




3 1761 11650624 7



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506247>

CA1
XC27
-T82

91

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 26

Fascicule n° 26

Monday, February 20, 1995
Vancouver, British Columbia

Le lundi 20 février 1995
Vancouver (Colombie-Britannique)

Chairperson: Stan Keyes

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the national marine sector

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude du secteur maritime au Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, FEBRUARY 20, 1995

(34)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m. (Vancouver time) this day, in the Crystal Pavillion C of the Pan Pacific Hotel, in Vancouver (British Columbia), the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, and Anna Terrana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Vancouver Port Corporation: Ron Longstaffe, Chairman; Norman Stark, President and Chief Executive Officer; Gordon Houston, Harbour Master. *From B.C. Lightkeepers:* Jim Abram, President; and Don Graham, Lighthouse Keeper. *From the Prince Rupert Port Corporation:* Don Krusel, General Manager and Chief Executive Officer; and Michael Tarr, Director. *From the Pacific Pilotage Authority:* D. McLennan, Chairman; and D. Batchelor, General Manager. *From the British Columbia Maritime Employers Association:* Bob Wilds, President and Chief Executive Officer. *From the British Columbia Ferry Corporation:* Frank A. Rhodes, President and Chief Executive Officer; W.H. Martin, Vice President, Corporate Safety and Standards; and Glen Brown, Vice President, Finance. *From the North Fraser Harbour Commission:* George Colquhoun, General Manager and Chief Executive Officer; and David L. Silver, Chairman. *From the Fraser River Harbour Commission:* Mike Jones, Chairman; and Rick Pierce, Port Manager. *From the Vancouver Board of Trade:* Jill Bodkin, Chair; Darcy Rezac, Managing Director; and Stuart Hodgson, Member and Chair of Ports Policy Task Force. *From the Council of Forest Industries:* Tom Culham, Vice President, Competitiveness; Barry Hagen, Manager, Transportation Services, MacMillan Bloedel Ltd.; Scott Bennie, Assistant Manager, Transportation, Pulp, Weldwood of Canada Ltd.; and Chris Bale, Offshore Transportation Manager, Weyerhaeuser Canada Ltd. and Chairman, Marine Committee, COFI. *From the Coal Association of Canada:* Bill Hannah, Marketing Coordinator of Line Creek Resources Ltd. and Chair, Transportation Committee; and Don Downing, President. *From the Fraser River Pilots' Association:* Bill Burnett, Captain and Mike van der Gracht, Captain. *From Reed Point Marina, Port Moody:* David Harris, Owner. *As Individuals:* Chris Shelton; and Ted Ciunyk.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of the national marine sector. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21.*)

The witnesses made opening statements and answered questions.

At 12:10 o'clock p.m., the meeting was suspended.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 20 FÉVRIER 1995

(34)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 heures (heure de Vancouver), au Pavillon C Crystal de la Pan Pacific Hotel, à Vancouver (Colombie-Britannique), sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes et Anna Terrana.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Société du port de Vancouver: Ron Longstaffe, président; Norman Stark, président et directeur général; Gordon Houston, maître de port. *De B.C. Lightkeepers:* Jim Abram, président; Don Graham, gardien de phare. *De la Société du port de Prince Rupert:* Don Krusel, directeur général et chef de la direction; Michael Tarr, directeur. *De l'Administration de pilotage du Pacifique:* D. McLennan, président; D. Batchelor, directeur général. *De l'Association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique:* Bob Wilds, président et directeur général. *De la B.C. Ferry Corporation:* Frank A. Rhodes, président-directeur général; W.H. Martin, vice-président, Sécurité et normes; Glen Brown, vice-président, Finances. *De la North Fraser Harbour Commission:* George Colquhoun, directeur général et chef de la direction; David L. Silver, président. *De la Fraser River Harbour Commission:* Mike Jones, président; Rick Pierce, directeur du port. *Du Bureau de commerce de Vancouver:* Jill Bodkin, présidente; Darcy Rezac, directeur général; Stuart Hodgson, membre et président du Groupe de travail sur la politique des ports. *Du Council of Forest Industries:* Tom Culham, vice-président, Compétitivité; Barry Hagen, directeur, Service des transports, MacMillan Bloedel Ltée; Scott Bennie, directeur adjoint, Transport de pâte de bois, Weldwood du Canada Ltée; Chris Bale, directeur, Transport en haute mer, Weyerhaeuser Canada Ltée, et président du Comité maritime COFI. *De l'Association charbonnière du Canada:* Bill Hannah, coordonnateur de la commercialisation, Line Creek Resources Ltd., et président du Comité des transports; Don Downing, président. *De la Fraser River Pilots' Association:* Bill Burnett, capitaine; Mike van der Gracht, capitaine. *De Reed Point Marina, Port Moody:* David Harris, propriétaire. *À titre personnel:* Chris Shelton et Ted Ciunyk.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude des questions relatives au secteur maritime du Canada. (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule n° 21*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 12 h 10, le Comité suspend ses travaux.

At 1:30 o'clock p.m., the meeting was resumed.

The witnesses made statements and answered questions.

At 6:24 o'clock p.m. (Vancouver time), the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

À 13 h 30, le Comité reprend ses travaux.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 16 h 24 (heure de Vancouver), le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*La greffière du Comité**

Ellen Savage

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Monday, February 20, 1995

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le lundi 20 février 1995

• 1159

The Chairman: I call this meeting to order.

As some of you may be aware, last December this committee was asked by Minister of Transport Doug Young to conduct a broad review of the marine sector. Pursuant to Standing Order 108(2), our committee is continuing its consideration of Canadian marine issues here in Vancouver. As indicated in the study's terms of reference, our analysis will include an examination of the port system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway and the Canadian Coast Guard.

• 1200

For the benefit of observers and visitors to these hearings, this is the first comprehensive Canadian marine study ever conducted by federal authorities. Consequently, our work is both political and historical in significance.

Our study has five key objectives: one, identifying key competitive challenges; two, defining essential federal roles and services; three, developing options to reduce subsidies and examine various commercialization options; four, obtaining regional views on priorities, issues and solutions; and five, building a consensus on solutions, future directions and development of a comprehensive national marine strategy.

The importance of this region to our study is self-evident. Canada's largest port, the Port of Vancouver, has been described as Canada's front door on the Pacific. It has trading relationships with Japan, South Korea, China and the U.S. There is also the Fraser River Harbour Commission under chairman Mike Jones, which moves over 25 million tonnes of cargo along 217 kilometres of shoreline every year.

Throughout the course of these proceedings I'm sure our witnesses will provide us with additional insights into the key marine activities in and around Vancouver and throughout the province of B.C.

Without further ado, we'll begin the proceedings. Our first witness is the Vancouver Port Corporation. Ron, welcome to the committee, and please introduce those you've brought with you.

Mr. Ron Longstaffe (Chairman, Vancouver Port Corporation): Good morning. On behalf of the Port of Vancouver and the other delegations presenting in Vancouver, I extend to the committee a warm welcome. We hope your two days here will be helpful and productive to your marine policy review.

Appearing with me today are Captain Norman Stark, our president and CEO; Captain Gordon Houston, our harbour master; Warren McCrimmon, our corporate secretary; and Linda Morris, our director of public affairs, who is also fluent in both official languages.

Le président: La séance est ouverte.

Comme certains d'entre vous le savent peut-être, en décembre dernier, ce comité a été prié par le ministre des Transports, Doug Young, d'entreprendre une étude approfondie du secteur maritime. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, notre comité est venu à Vancouver dans le contexte de cette étude. Comme l'indique notre mandat, notre analyse doit porter, entre autres, sur le système portuaire, les services de pilotage, la Voie maritime du Saint-Laurent et la Garde côtière canadienne.

Je préciserai, pour la gouverne des observateurs et des visiteurs, que c'est la première fois que les autorités fédérales entreprennent une étude globale du secteur maritime canadien. C'est donc un événement important tant du point de vue politique qu'historique.

Nous avons cinq objectifs clés: premièrement, relever les principaux défis à la concurrence; deuxièmement, définir les rôles et services fédéraux essentiels; troisièmement, trouver des solutions pour réduire les subventions et examiner diverses options de commercialisation; quatrième, obtenir le point de vue des régions quant aux priorités, aux enjeux et aux solutions; cinquièmement, parvenir à un consensus quant aux solutions, aux orientations futures et à l'élaboration d'une stratégie maritime nationale globale.

L'importance de cette région pour notre étude est évidente. Le port de Vancouver, qui est le plus grand port du Canada, est notre porte d'entrée sur le Pacifique. Il a des relations commerciales avec le Japon, la Corée du Sud, la Chine et les États-Unis. Il y a également la Fraser River Harbour Commission, présidée par Mike Jones, qui transporte chaque année plus de 25 millions de tonnes de marchandise sur 217 kilomètres de littoral.

Ces délibérations devraient nous permettre de recevoir de nos témoins des renseignements plus détaillés sur les principales activités maritimes à Vancouver, dans la région et dans toute la Colombie-Britannique.

Commençons donc sans plus tarder. Notre premier témoin est la Société du port de Vancouver. Ron, bienvenue, veuillez avoir l'obligeance de nous présenter les personnes qui vous accompagnent.

M. Ron Longstaffe (président, Société du port de Vancouver): Bonjour. Au nom du Port de Vancouver et des autres délégations que vous entendrez à Vancouver, je tiens à souhaiter une cordiale bienvenue à votre comité. Nous espérons que vos deux jours ici vous aideront et seront utiles pour votre étude du transport maritime.

Je suis accompagné du Capitaine Norman Stark, notre président directeur général; du Capitaine Gordon Houston, maître de port; de Warren McCrimmon, secrétaire général; et de Linda Morris, directrice des affaires publiques, qui parle couramment les deux langues officielles.

[Text]

Before we start, I would like to acknowledge that part of our port borders on Anna Terrana's riding of Vancouver East. I'd like to say publicly that she's been a strong supporter and has shown a keen interest in all of the affairs of the port.

We'd like to walk you through our brief this morning and then answer questions. We'll put the highlights of our presentation on-screen. We'll start with CEO Norman Stark.

Captain Norman Stark (President and Chief Executive Officer, Vancouver Port Corporation): The port is Canada's premiere maritime gateway to the Asia-Pacific region, which is the fastest growing market in the world. The port operates on the doorstep of nine municipalities, seven of which are on the inner harbour, plus Delta at Roberts Bank and Surrey at Boundary Bay.

Last year we handled over 10,300 foreign and domestic vessels arriving at the Port of Vancouver. In 1994, 67 million tonnes of cargo were handled by the Port of Vancouver, which is roughly the same tonnage as Montreal, Halifax, Saint John and Quebec combined. Last year cargo worth more than \$40 billion went through the port's 29 marine terminals, to and from more than 90 countries around the world. In terms of foreign tonnage, Vancouver is the third largest port in North America behind south Louisiana and Houston, both of which predominantly handle oil cargo.

Of all the major ports in the world, Vancouver is one of the most diversified. We handle coal, grain, potash, sulphur, petroleum products and other bulk liquids such as methanol. We handle lumber, pulp, paper, wood chips, mineral concentrates, containers and cruise ships. So diversification is one of our key strengths. Bulk cargo such as grain and coal represent 83% of our total tonnage. General cargo such as lumber and pulp make up 11%, and the container business now accounts for 6% and is growing.

The port is part of our national infrastructure. Over 60% of the export products that flow through the port come from the prairie provinces. Moreover, Vancouver is a major international container port on the west coast. Terminal operations are highly commercialized, with over 60% of our terminals being privately owned.

The port and its terminal operators over recent years have invested some \$350 million in capital improvements to provide modern, up-to-date facilities and new capacity. More than 80% of the port's business is with the Asia-Pacific Rim, especially Japan, Korea, China and Taiwan.

Vancouver's primary competition, especially in the area of containers, comes from the Ports of Seattle, Tacoma, Portland, Los Angeles and Long Beach. If the port is not competitive, then we are in effect exporting revenue, jobs and future opportunities into the United States. For example, every container lost to the U.S. is equivalent to about \$1,000 in transportation revenues to Canada.

[Translation]

Avant de commencer, je tiens à vous préciser qu'une partie de notre port longe la circonscription de Vancouver-Est d'Anna Terrana. Je tiens à déclarer publiquement qu'elle nous a toujours beaucoup soutenus et qu'elle s'intéresse beaucoup à tout ce qui concerne le port.

Nous aimerions parcourir avec vous notre mémoire avant de répondre à vos questions. Nous projetterons à l'écran les points saillants de notre exposé. C'est le directeur général Norman Stark qui va commencer.

Capt Norman Stark (président directeur général, Société du port de Vancouver): Ce port est la principale porte maritime du Canada s'ouvrant sur la région de l'Asie et du Pacifique, le marché qui se développe le plus rapidement au monde. Le port est à proximité de neuf municipalités, dont sept donnent sur l'arrière-port, plus Delta à Roberts Bank et Surrey à Boundary Bay.

L'année dernière, nous avons reçu 10 300 navires canadiens et étrangers. En 1994, 67 millions de tonnes de marchandise sont passées par le Port de Vancouver, soit à peu près le même tonnage qu'à Montréal, Halifax, Saint John et Québec réunis. L'année dernière, des marchandises représentant plus de 40 milliards de dollars sont passées par les 29 gares maritimes du port, à destination ou en provenance de 90 pays. Pour le tonnage étranger, Vancouver est le troisième port d'Amérique du Nord, derrière South Louisiana et Houston qui, l'un et l'autre, font essentiellement de la manutention de pétrole.

Parmi tous les grands ports du monde, Vancouver est le plus diversifié. Les marchandises comprennent du charbon, des céréales, de la potasse, du soufre, des produits pétroliers et d'autres liquides en vrac tel que le méthanol. Il y a également du bois de construction, des pâtes et papier, des copeaux de bois, des concentrés minéraux et des containers, sans compter les navires de croisière. La diversification est donc l'une de nos grandes forces. Les marchandises en vrac telles que les céréales et le charbon représentent 83 p. 100 de notre tonnage total. Les autres marchandises le bois d'oeuvre et la pâte à papier, par exemple, représentent 11 p. 100 et les containers comptent maintenant pour 6 p. 100, chiffre qui continue d'augmenter.

• 1205

Ce port fait partie de notre infrastructure nationale. Plus de 60 p. 100 des produits d'exportation qui passent par le port viennent des provinces des Prairies. D'autre part, Vancouver est un des plus grands ports internationaux de la côte Ouest pour ce qui est du transport de containers. Les activités de nos gares maritimes sont fortement commercialisées puisque plus de 60 p. 100 appartiennent au secteur privé.

Ces dernières années, le port et ceux qui exploitent ces gares ont investi quelque 350 millions de dollars dans l'équipement afin d'offrir des installations modernes et d'accroître la capacité du port. Plus de 80 p. 100 des activités du port touchent le bassin Asie-Pacifique, en particulier le Japon, la Corée, la Chine et Taïwan.

La concurrence vient principalement, surtout pour les containers, des ports de Seattle, Tacoma, Portland, Los Angeles et Long Beach. Si le port n'est pas compétitif, concrètement, ce sont des recettes, des emplois et de nouveaux débouchés qui passent aux États-Unis. Par exemple, chaque container pris par la concurrence américaine représente environ 1 000\$ de recettes de transport pour le Canada.

[Texte]

Location is an important part of Vancouver's competitive advantage. On transpacific sailing times we are 5 hours closer than Portland, 14 hours closer than Oakland and 29 hours closer than Los Angeles to the major markets in the Asia northwest.

Last year the cruise ship business has grown remarkably over the last number of years, and of course Vancouver is a key location for that business. In 1989 we had 333,000 passengers, last year we had 580,000 passengers, and this year we expect 680,000 passengers. So we're seeing double-digit growth year by year.

The port is a major generator of jobs and economic benefits, both locally and across Canada. In greater Vancouver, port activity generates more than 9,100 jobs, with an annual operating capital and payroll infusion exceeding \$750 million.

Vancouver Port Corporation was established in 1983 when the National Harbours Board was succeeded by the Canada Ports Corporation and by local port corporations such as Vancouver. The original intent was that VPC would operate with commercial discipline and be financially self-sufficient and proactive in promoting the port and enhancing its competitive position. VPC has consistently achieved these objectives.

Vancouver Port Corporation has total autonomy in day-to-day operations. We control our operating revenues, and our expenditures, policies, tariffs and leases are set locally. Planning and promotional activities are initiated internally and locally. Ottawa has not been intrusive in giving us any direction in terms of operational directives.

The port is profitable. From January 1, 1984, to December 1994, the Vancouver Port Corporation's total net profit amounted to \$252 million, comprising \$173 million in operating profit, \$69 million in investment income, and \$10 million from the sale of assets. The total cashflow generated during this period was some \$350 million.

Vancouver Port Corporation pays an annual dividend of 30% of net income to the federal government as a shareholder. Between 1986 and 1994, VPC contributed \$143 million to the Consolidated Revenue Fund, \$54 million in the form of dividends and \$89 million in the form of special payments. During this period the Government of Canada forgave \$103 million of port debt. Accordingly, VPC's net debt contribution to Ottawa since becoming an LPC in 1983 has been \$40 million.

One of VPC's major functions is that of a landlord. Our staff administer 596 leases and licences covering 940 parcels of land and water. For the past five years staff have been working on a strategic land use-land management plan that we call Port 2010, which was prepared after extensive consultation with local government, shipping lines, terminal operators, other port stakeholders and the public at large.

[Traduction]

Sa situation avantage grandement le port de Vancouver. Pour les transports transpacifiques, nous sommes à 5 heures de moins que Portland, 14 heures de moins qu'Oakland et 29 heures de moins que Los Angeles des principaux marchés du Nord-Ouest asiatique.

L'année dernière, le trafic des bateaux de croisière s'est considérablement développé comme depuis plusieurs années, et évidemment, Vancouver est idéalement placé. En 1989, nous avons reçu 333 000 passagers, l'année dernière, nous en avons reçu 580 000 et cette année, nous en attendons 680 000. Nous constatons donc une croissance annuelle supérieure à 10 p. 100.

Le port est la source de nombreux emplois et favorise beaucoup l'économie locale et nationale. Dans l'agglomération de Vancouver, les activités portuaires représentent plus de 9 100 emplois, avec un capital d'exploitation annuelle et une masse salariale dépassant 750 millions de dollars.

La Société du port de Vancouver a été créée en 1983 lorsque le Conseil des ports nationaux a été remplacée par la Société canadienne des ports et par des sociétés portuaires locales telles que Vancouver. L'intention initiale était que la SPV suive des pratiques commerciales et s'autofinance, tout en faisant la promotion du port et en améliorant sa position concurrentielle. La Société a toujours atteint ces objectifs.

La Société du port de Vancouver est totalement autonome dans ses activités courantes. Nous contrôlons nos recettes d'exploitation, et nos dépenses, politiques, tarifs et baux sont fixés localement. Les activités de planification et de promotion sont décidées par la Société, localement. Ottawa ne s'est pas mêlé de nous donner quelque directive que ce soit pour l'exploitation du port.

Le port fait des bénéfices. Entre le 1^{er} janvier 1984 et décembre 1994, le total des bénéfices nets de la Société du port de Vancouver s'est chiffré à 252 millions de dollars, dont 173 millions de bénéfices d'exploitation, 69 millions de recettes d'investissement et 10 millions provenant de la vente d'actifs. Le total de liquidités récolté au cours de cette période s'élevait à quelque 350 millions de dollars.

La Société du port de Vancouver paie un dividende annuel de 30 p. 100 des revenus nets au gouvernement fédéral en tant qu'actionnaire. Entre 1986 et 1994, la SPV a versé 143 millions de dollars au Trésor public, 54 millions sous forme de dividendes et 89 millions sous forme de versements spéciaux. Au cours de cette période, le gouvernement canadien a éliminé 103 millions des dettes du port. De ce fait, la contribution, nette de dettes, à Ottawa, depuis que Vancouver est devenu une société portuaire locale en 1983, représente 40 millions de dollars.

Une des fonctions principales de la SPV est celle de propriétaire foncier. Nous administrons 596 baux et licences couvrant 940 parcelles de terrain et d'eau. Depuis cinq ans, notre personnel travaille à un plan de gestion et d'utilisation stratégique des terrains, plan que nous appelons Port 2010 et qui a été préparé après de longues consultations avec les municipalités, les compagnies maritimes, les sociétés administrant les gares maritimes, d'autres intervenants et l'ensemble de la population.

[Text]

Port 2010 identified three areas where we needed expanded facilities to cope with future growth. These were containers, forest products and cruise. These expanded facilities include the new container terminal at Roberts Bank, a \$230 million project of which VPC's share is \$180 million. The balance is being picked up by the terminal operator, Empire Stevedoring, and CN and CP railroads.

• 1210

This container terminal is known as DELTAPORT. It is state of the art and will double the port's current capacity and bring us up to one million TEUs capacity. It is scheduled for opening at the end of 1996.

Vancouver Port Corporation's spending also includes the \$48 million renovation of the Ballantyne Pier, which will be used for pulp facilities as well as to supplement the Canada Place cruise ship terminal. In addition, a \$13 million extension of the Lynnterm forest product facility on the north shore enables us to meet the increasing demand for pulp and forest product facilities.

Overall, since 1984 Vancouver Port Corporation has invested some \$233 million in improvements and expansion of facilities using its cashflow without incurring any debt. There's a further \$258 million of capital projects either now under construction or planned for implementation prior to 1999, bringing the total to just under \$500 million. To finance this extensive capital program, VPC will borrow \$139 million commencing in 1995, which will essentially commit us to a debt capacity within the limits of acceptable commercial lending ratios.

The port is surrounded by residences, hotels, office complexes, restaurants, marinas and parks. It is a major priority for us to work cooperatively with the local government to successfully resolve issues relating to traffic, noise, pollution, movement of hazardous goods, fire protection and property administration, because the continued goodwill of the adjacent municipalities is crucial to our operating performance and our future growth.

The key to successful operations in the Port of Vancouver is interdependence. Stakeholders, labour, terminal operators, shipping lines, railways, truckers and so on rely on each other to perform their respective roles efficiently and at a competitive cost. In this sense we are like a chain, as strong as our weakest link.

VPC does not control or directly control or employ any longshoremen, foremen or grain handlers who work at the port, but their performance and reliability is key to the port's reputation and competitive positioning. Since 1987 there has been major progress in labour relations, resulting in joint training programs, fewer arbitrations, better communication and continually improving productivity, particularly in the key area of containers. There is no question that our labour force is as productive and talented as you will find anywhere in a North American port. We can and we do compete with the best.

[Translation]

Port 2010 a fait ressortir que nous devons développer nos équipements dans trois secteurs pour répondre aux besoins futurs. Il s'agit du transport de containers et de produits forestiers et du trafic des bateaux de croisière. Ces équipements comprendront la nouvelle gare de containers à Roberts Bank, installations de 230 millions de dollars dont la SPV paiera 180 millions. Le solde sera payé par la société exploitant la gare maritime, Empire Stevedoring, et les chemins de fer CN et CP.

Ce terminal de containers avant-gardiste s'appelle DELTAPORT. Il doublera la capacité actuelle du port pour la porter à un million d'U.E.C. Il doit ouvrir à la fin de 1996.

Les dépenses de la Société du port de Vancouver incluent également les 48 millions de dollars de rénovation de la jetée de Ballantyne pour accommoder les installations de pâtes et papiers et compléter la gare maritime de Canada Place réservée aux bateaux de croisière. En outre, les 13 millions de dollars investis dans l'agrandissement des installations de Lynnterm, sur la côte Nord, pour les produits forestiers nous permettent de répondre à la demande croissante dans le secteur de la pâte à papier et des produits forestiers.

Dans l'ensemble, depuis 1984, la Société du port de Vancouver a investi quelque 233 millions de dollars pour améliorer et agrandir ses installations en puisant dans ses liquidités sans encourir aucune dette. Il faut ajouter 258 millions de dollars pour d'autres travaux d'équipement en cours ou prévus avant 1999, ce qui porte le total juste en dessous de 500 millions de dollars. Pour financer ce grand programme d'équipement, la SPV empruntera 139 millions de dollars à partir de 1995, une dette qui ne dépassera pas les limites de crédit commercial acceptables.

Le port est entouré de résidences, d'hôtels, de complexes administratifs, de restaurants, de ports de plaisance et de parcs. Nous considérons comme tout à fait prioritaire de coopérer avec les municipalités locales afin de trouver des solutions aux problèmes de trafic, de bruit, de pollution, de transport de produits dangereux, de protection contre les incendies et d'administration foncière, parce que nous avons besoin de ces municipalités pour continuer à améliorer nos résultats et à nous développer.

La clef du succès dans le port de Vancouver est l'interdépendance. Les intervenants, les syndicats, les exploitants de gares, les compagnies maritimes, les chemins de fer, les transporteurs routiers, etc. dépendent les uns des autres pour jouer efficacement leur rôle respectif et faire face à la concurrence. À cet égard, nous sommes comme une chaîne, aussi forts que notre maillon le plus faible.

La SPV ne contrôle, directement ou indirectement, et n'emploie pas les débardeurs, les contremaîtres ou les manutentionnaires de céréales qui travaillent au port mais leur rendement et leur fiabilité sont essentiels à la réputation du port et à sa compétitivité. Depuis 1987, de gros progrès ont été réalisés en matière de relations syndicales, ce qui a permis d'envisager des programmes mixtes de formation, d'avoir moins d'arbitrage, de meilleures communications et une productivité toujours accrue, en particulier dans le secteur clef des containers. Il ne fait aucun doute que notre population active est aussi productive et talentueuse que dans n'importe quel autre port nord-américain. Nous n'avons rien à envier à la concurrence.

[Texte]

Although the labour situation has improved markedly, we do believe there is further scope for improvement in labour practices and the structure for collective bargaining. Our ability to compete is also dependent on the rate of taxes—property taxes, fuel taxes and capital taxes levied on our stakeholders by provincial and municipal governments—not acting as a disincentive to shippers from using the Canadian system as opposed to the U.S. routings to their markets in the Asia-Pacific.

Vancouver Port Corporation plays a lead role in the Greater Vancouver Gateway Council. The role of the Gateway Council is to advocate policies and practices that optimize Vancouver's potential as a preferred North American gateway to and from the Asia-Pacific.

As VPC's mandate is to facilitate international trade, it plays a major role in promoting the port, particularly in the Pacific Rim. The Asia-Pacific business depends largely on establishing trust, confidence and personal relationships. It is essential to take a long-term view, and that is exactly what VPC has been doing.

Vancouver was the first port in North America to open an office in Beijing, staffed by one of our own Mandarin-speaking managers. Additionally, VPC has appointed agents in ten Far East countries, the U.S.A., eastern Canada, the United Kingdom and Europe, and also Australia and New Zealand.

In relationship to its scale of operations, VPC has a relatively small staff. A critical examination of its functions has allowed us to achieve a 20% net reduction in staffing over the last few years. Today VPC operates with a core staff of 150 plus a police force of 30. By comparison, the Port of Seattle employs a staff of 374 to handle its marine activities.

• 1215

In summary, since 1983 VPC has emerged as a competitive, professionally minded and financially self-sufficient organization operating with local autonomy, proactive in pursuing trade opportunities and fulfilling its mandate with a national perspective. A recent special examination that was carried out by KPMG concluded that from the 1983 survey of a broad cross-section of senior executives outside the corporation who deal with VPC on a regular basis... it demonstrated that there is good overall support for and perception of the Vancouver Port Corporation.

I will hand it over to Ron Longstaffe.

Mr. Longstaffe: For committee members who are following us in the brief, we are now on page 11. I'd like to first discuss the background to the recommendations the Vancouver Port Corporation is making to this committee.

In preparing this brief the VPC analysed a number of models for corporate governance, including harbour commissions and the Vancouver International Airport Authority. After much deliberation VPC has concluded that with a few fundamental changes to the existing status, most of which can be achieved by Order in Council or ministerial directive, the best management structure would be for VPC to remain a federal agency with greater delegated authority, reporting directly to the Minister of

[Traduction]

Bien que la situation syndicale-patronale se soit nettement améliorée, nous soutenons qu'il y a encore à faire à ce chapitre et dans la structure des négociations collectives. Notre compétitivité dépend également du taux d'imposition—celui des impôts fonciers, des taxes sur les carburants et des impôts sur le capital perçus auprès de nos intervenants par les administrations provinciales et municipales—car il ne faut pas que cela dissuade les armateurs d'utiliser les ports canadiens plutôt que les ports américains pour atteindre leurs marchés dans la région d'Asie-Pacifique.

La Société du port de Vancouver joue un rôle moteur au sein du Greater Vancouver Gateway Council. Ce conseil a pour fonction de préconiser des lignes directrices et pratiques susceptibles de maximiser le potentiel de Vancouver et d'en faire la première porte de l'Amérique du Nord pour les produits à destination et en provenance de l'Asie et du Pacifique.

Comme le mandat de la SPV est de faciliter le commerce international, elle joue un rôle majeur dans la promotion du port, en particulier dans le bassin du Pacifique. Le commerce avec l'Asie et les pays du Pacifique repose en grande partie sur la confiance mutuelle et les relations personnelles. Il est essentiel de considérer les choses à long terme et c'est exactement ce que fait la SPV.

Vancouver a été le premier port nord-américain à ouvrir un bureau à Beijing, tenu par l'un de nos directeurs qui parle mandarin. En outre, la SPV a nommé des agents dans dix pays d'Extrême-Orient, aux États-Unis, dans l'Est du Canada, au Royaume-Uni et en Europe, ainsi qu'en Australie et en Nouvelle-Zélande.

Si l'on considère l'importance de ses activités, la SPV dispose d'un personnel relativement réduit. Un examen critique nous a permis de parvenir à une réduction nette du personnel de 20 p. 100 au cours des dernières années. Aujourd'hui, la SPV compte 150 employés, plus 30 agents de police. Le port de Seattle, pour sa part, emploie 374 personnes pour appuyer ses activités maritimes.

En résumé, depuis 1983, la SPV est devenue une société compétitive, financièrement et administrativement autonome, dirigée par des professionnels qui poursuivent activement les débouchés commerciaux et s'acquittent de leur mandat dans une perspective nationale. Une récente enquête spéciale effectuée par KPMG a conclu que, par rapport à l'enquête qui avait été faite en 1983 auprès d'un groupe représentatif de cadres supérieurs extérieurs à la société traitant régulièrement avec la SPV... la société est, de façon générale, très bien considérée.

Je vais maintenant passer la parole à Ron Longstaffe.

M. Longstaffe: Pour les membres du comité qui essaient de suivre le mémoire, nous en sommes arrivés à la page 11. J'aimerais maintenant vous parler tout d'abord du contexte dans lequel nous faisons nos recommandations à votre comité.

En préparant ce mémoire, la SPV a analysé un certain nombre de modèles de régie de société, notamment ceux des commissions portuaires et de l'aéroport international de Vancouver. Après de longues délibérations, la Société a conclu qu'avec quelques changements fondamentaux à la formule actuelle, changements qui pourraient, pour la plupart, être apportés par décret ou directive ministérielle, la meilleure structure de gestion pour la SPV consisterait à demeurer un

[Text]

Transport and providing a return to the government of Canada by way of dividends only. This would provide VPC with an excellent framework for corporate governance combining stature, enhanced local responsibility with clear accountability, and an ongoing profit participation for the federal government.

Let me speak for a few minutes about Canada Ports Corporation. As stated earlier, VPC is not restricted by Ottawa in setting its operating programs and budget. The restrictions on VPC stem from the requirement to be part of CPC and the approval limits on capital projects, service contracts, leases and the acquisition and sale of real property. Those are more fully outlined in appendix 6. It is generally acknowledged that the approval limits, unchanged since 1983, are too low and that the approval process deserves radical streamlining.

Today, for example, capital projects over \$5 million or service contracts in excess of \$1 million must be approved by the VPC board, CPC board, Department of Transport, Treasury Board and then cabinet for an Order in Council. The process is rife with delay, second-guessing, frustration and added costs. However, despite the obstacles built into the system, VPC has never been denied approval on any of the requests and projects it has submitted for authorization over the years.

VPC currently pays 24% of CPC's national office costs, and in 1994 our contribution was \$2.2 million. All seven of the local port corporations have pushed for a downsizing of the CPC national office and its activities, with the result that CPC staff has recently been reduced from 77 to 53. Still, this year VPC will pay \$1.5 million to fund the national office budget. VPC does not believe that it receives anywhere near fair value for this expenditure.

It is our view that the mandate program's management staffing levels and budgets of CPC should be examined to ascertain whether the current role, structure and priorities of CPC represent the most effective, responsive and qualitative method of overseeing or managing some, but by no means all, of Canada's national and regional ports. The reality is this—if Canada Ports Corporation disappeared from our radar screen tomorrow, VPC would maintain its course facilitating Canada's maritime trade, with a gain in speed, cost-efficiency and smoother sailing.

Next I'd like to turn to the airport model. To our mind it is not the answer. Some parties have suggested that the devolution of the port to a locally run organization modelled on the Vancouver International Airport Authority would be a suitable structure for governance of the port of Vancouver.

We respectfully disagree. Ports are not airports. Every major city in western Canada has its own international airport. Very few cities have a seaport.

[Translation]

organisme fédéral avec délégation de pouvoirs accrue et directement responsable devant le ministre des Transports. La Société ne payerait au gouvernement canadien que des dividendes. Cela lui donnerait un excellent cadre de régie de société qui reconnaîtrait le calibre de la société, lui donnerait une responsabilité locale accrue et l'obligerait à rendre des comptes au gouvernement fédéral tout en continuant à le faire participer aux bénéfices.

Permettez-moi maintenant de vous dire quelques mots sur la Société canadienne des ports. Comme nous l'avons déjà dit, la SPV ne reçoit pas d'ordres d'Ottawa quant à la façon d'organiser ses programmes d'exploitation et son budget. Les restrictions qui s'imposent à la SPV viennent du fait qu'elle fait partie de la SCP qui plafonne les travaux d'équipement, les contrats de services, les baux, ainsi que l'acquisition et la vente de biens immobiliers. Nous précisons cela à l'annexe 6. On reconnaît de façon générale que les plafonds, qui n'ont pas été modifiés depuis 1983, sont trop bas et que le processus d'approbation devrait être considérablement simplifié.

Aujourd'hui, par exemple, les travaux d'équipement de plus de 5 millions de dollars ou les contrats de services dépassant un million de dollars doivent être approuvés par le conseil de la SPV, le conseil de la SCP, le ministère des Transports, le Conseil du Trésor, puis le Conseil des ministres pour obtenir un décret. Le processus est très lent, incertain, frustrant et coûteux. Toutefois, malgré les obstacles intrinsèques à ce système, la SPV ne s'est jamais vu refuser une autorisation.

La SPV paie actuellement 24 p. 100 des frais du bureau national de la SCP et, en 1994, notre contribution fut de 2,2 millions de dollars. Les sept sociétés portuaires locales ont demandé une réduction du personnel et des activités du bureau national de la SCP, et les effectifs sont ainsi passés de 77 à 53. Il n'empêche que cette année la SPV va encore devoir payer 1,5 million de dollars pour financer le budget du bureau national. La SPV est convaincue qu'elle n'en a pas du tout pour son argent.

Nous estimons que le mandat, la gestion des programmes, la dotation en personnel et les budgets de la SCP devraient être examinés afin de voir si son rôle, sa structure et ses priorités actuels représentent la façon la plus efficace et la plus appropriée de bien surveiller et gérer, non pas tous les ports nationaux et régionaux du Canada, mais seulement quelques uns. En réalité, si la Société canadienne des ports disparaissait de notre écran radar demain, la SPV continuerait à tenir son cap et à faciliter le commerce maritime du Canada en faisant les choses plus vite, plus économiquement et mieux.

● 1220

J'aimerais maintenant passer au modèle de l'aéroport. Nous ne pensons pas que ce soit la solution. Certains ont dit que la dévolution du port à une organisation locale sur le modèle de l'administration de l'aéroport international de Vancouver serait une structure de régie appropriée pour le port de Vancouver.

Nous devons dire que nous ne sommes pas d'accord. Les ports ne sont pas des aéroports. Toutes les grandes villes de l'Ouest du Canada ont leur propre aéroport international. Il y en a très peu qui ont un port maritime.

[Texte]

With over 60% of our export cargo coming from the prairie provinces, we are as much the port of Saskatoon or the port of Grande Prairie as we are the port of Vancouver. Indeed for container traffic we are Toronto's Pacific port.

Moreover, the argument for devolution—namely, the surrender of powers to local authorities by a central government as opposed to greater delegated authority—is based on a parochial view of the port's role and the misguided notion that the port at present is risk-averse and being hampered by federal agencies in pursuing commercial opportunities for increasing revenues or enhancing its financing capabilities.

This is simply not the case. The Port of Vancouver is part of the nation's infrastructure, and in our judgment VPC can best perform its mandate to foster Canada's international trade by remaining a federal agency.

There are a number of advantages to remaining a federal agency. I'll run through them briefly, starting on page 14 of your brief.

As a federal agency the port has a clear mandate to facilitate and support Canada's international trade objectives and national, regional and local economic and social objectives; and to enhance its stature when promoting the port in foreign countries, especially the Asia-Pacific.

We have full support from federal diplomats and trade representatives at various embassies, high commissions and consulates in view of our all-Canada status. The use of the Canada word-mark is also a plus in foreign countries. Bear in mind that in Korea and China we are actually dealing with foreign governments in looking after shipping and promoting the port.

Thirdly, I should mention lower interest rates on any debt, as the federal government is a built-in guarantor because of our federal agency status. This improves our competitive position, but you should note that the debt is off balance sheet for the federal government and does not count against Canada's national debt.

Fourth, the port is able to deal on at least equal terms with provincial and municipal governments. We're not in a subordinate position.

Fifth, we have only one shareholder, no fractionalization.

Sixth, we have clear accountability with VPC responsible to Parliament through the Minister of Transport.

Seventh, profit is an important but not overriding goal. VPC has the flexibility to strike an effective balance between the public good and the bottom line. We can provide assistance on social or local issues that may not provide the best financial return to the port, such as determining the degree of Canadian content in capital projects, dedicating waterfront as parkland or providing waterfront access to local municipalities.

[Traduction]

Avec plus de 60 p. 100 de nos exportations venant des Prairies, nous sommes tout autant le port de Saskatoon ou de Grande Prairie que de Vancouver. De fait, pour le trafic de containers, nous sommes le port du Pacifique de Toronto.

De plus, l'argument invoqué pour la dévolution—c'est-à-dire le transfert des pouvoirs à une administration locale par un gouvernement central plutôt qu'une délégation accrue de pouvoirs—est inspiré par un esprit de clocher et repose sur la notion inconsiderée que le port, à l'heure actuelle, ne veut pas prendre de risques et se voit freiné par les autorités fédérales s'il essaie de poursuivre des débouchés commerciaux en vue d'accroître ses recettes ou d'améliorer sa capacité financière.

Ce n'est tout simplement pas le cas. Le port de Vancouver fait partie d'une infrastructure nationale et, à notre avis, la SPV est mieux à même de s'acquitter de son mandat relativement au développement du commerce international en demeurant un organisme fédéral.

Nous voyons là un certain nombre d'avantages que je vais passer rapidement en revue. Nous en sommes à la page 14 de notre mémoire.

En tant qu'organisme fédéral, le port a un mandat clair qui est de poursuivre activement les objectifs de commerce international du Canada et les objectifs socio-économiques nationaux, régionaux et locaux, et d'accroître sa stature en faisant la promotion du port dans les pays étrangers, en particulier en Asie et dans le Pacifique.

Nous bénéficions de la pleine collaboration des diplomates fédéraux et des représentants commerciaux dans nos diverses ambassades, hauts-commissariats et consulats puisque nous servons l'ensemble du Canada. L'utilisation du nom «Canada» est également un atout dans les pays étrangers. N'oubliez pas qu'en Corée et en Chine, nous traitons effectivement avec des gouvernements étrangers en ce qui concerne le commerce maritime et la promotion du port.

Troisièmement, je dois signaler que nous bénéficions de taux d'intérêts inférieurs lorsque nous devons emprunter puisque le gouvernement fédéral garantit automatiquement nos emprunts en tant qu'organisme fédéral. Cela nous rend plus compétitifs, mais vous devez savoir que cette dette n'entre pas dans le bilan du gouvernement fédéral, ni dans la dette nationale du Canada.

Quatrièmement, le port est en mesure de traiter au moins à armes égales avec les administrations provinciales et municipales. Nous ne nous trouvons pas en position d'infériorité.

Cinquièmement, nous n'avons qu'un actionnaire, il n'y a pas de fractionnement.

Sixièmement, la SPV est responsable devant le Parlement, par l'intermédiaire du ministre des Transports.

Septièmement, les bénéfices sont une considération importante mais non exclusive. La SPV a la possibilité d'assurer un juste équilibre entre le bien public et les résultats financiers. Nous pouvons contribuer à régler des problèmes sociaux ou locaux, sans que ce soit forcément rentable pour le port, par exemple, en décidant du pourcentage de contenu canadien dans les projets d'équipement, en réservant des berges pour aménager des parcs et en assurant l'accès aux berges aux municipalités locales.

[Text]

Eighth, as shareholder the federal government realizes its return by way of dividends tied directly to VPC's annual net income. This is more appropriate than a fixed amount payable each year, because VPC's revenues fluctuate with international economics and market demands as well as competitive challenges from Pacific northwest ports.

Ninth, if devolution occurred the federal government would be landlord to VPC and expect periodic fixed and/or participatory rents. Rents, to our mind, are less responsive and flexible than dividends.

Tenth, as a federal agency, we get advantageous tax treatment. We do not have to pay provincial capital tax and we also get some breaks with respect to municipal property taxes. Those savings are passed on to our customers and help our competitive position.

The harbour master's office balances the commercial needs of the port's customer with its regulatory powers in the best interests of safety and commerce. If VPC were not a federal agency, then the regulatory duties of the harbour master would have to be established under a separate federal organization divorced from the commercial operation of the port.

Twelfth, we have an enhanced ability to do land reclamation to support future growth within the harbour boundaries.

• 1225

Last, we have the ability to deal with other federal agencies such as Fisheries and Oceans, Environment, the Canadian Coast Guard and the pilotage authority on an equal footing and to act as a facilitator with those agencies on behalf of terminal operators and other stakeholders.

Members of the committee, that takes us to our specific recommendations for change.

First, VPC would like to report directly to the Minister of Transport or to a port desk within the Ministry of Transport.

Second, we wish to discontinue any reporting relationship by VPC to Canada Ports Corporation and eliminate any contribution by VPC to CPC's national office budget.

Third, once VPC's capital and five-year corporate plan is approved annually by or on behalf of the Minister of Transport, then we would like full delegation to VPC to proceed with implementation of the plan without further approvals from the Minister of Transport, Treasury Board or cabinet on any capital projects, leases, purchases or sales of lands, etc., with only two exceptions. Those are the authority to incur debt in excess of \$50 million and, secondly, such other conditions as the Minister of Transport might reasonably require, consistent with VPC having a high degree of delegated authority and with accountability being essentially vested in the VPC board of directors.

Fourth, for a change we'd have no special payments to the federal government over and above the annual dividend, surplus funds to be retained by the VPC for port purposes and projects.

[Translation]

Huitièmement, en tant qu'actionnaire, le gouvernement fédéral touche des dividendes directement liés au revenu net annuel de la SPV. Cela est préférable à un montant fixe payable chaque année, car les recettes de la SPV fluctuent en fonction de l'économie internationale et de la demande sur les marchés ainsi que de la concurrence exercée par les ports du Nord-Ouest du Pacifique.

Neuvièmement, si l'on optait pour la dévolution, le gouvernement fédéral serait le propriétaire foncier de la SPV et pourrait toucher des loyers périodiques fixes ou participatoires. Les loyers, à notre avis, sont moins adaptés et souples que les dividendes.

Dixièmement, en tant qu'organisme fédéral, nous bénéficions d'un traitement fiscal avantageux. Nous n'avons pas à payer d'impôt provincial sur le capital et nous obtenons certains dégrèvements en ce qui concerne les impôts fonciers municipaux. Ces économies sont transmises à nos clients et nous rendent plus compétitifs.

Le bureau du directeur du port doit assurer un juste équilibre entre les besoins commerciaux des clients et la réglementation dans l'intérêt de la sécurité et du commerce. Si la SPV n'était plus un organisme fédéral, les fonctions relatives à la réglementation du directeur du port devraient être assumées par un autre organisme fédéral qui ne serait pas lié aux opérations commerciales du port.

Douzièmement, nous sommes les mieux placés pour mettre les terres en valeur afin de faciliter le développement dans les limites du port.

Enfin, nous sommes en mesure de traiter sur un pied d'égalité avec d'autres organismes fédéraux tels que Pêches et Océans, Environnement, la Garde côtière du Canada et l'administration du pilotage, et de faciliter les choses auprès de ces organismes pour les exploitants des gares et autres parties prenantes.

Mesdames et messieurs les membres du comité, nous en arrivons à nos recommandations en tant que telles.

Tout d'abord, la SPV souhaiterait être directement responsable devant le ministre des Transports ou devant une division de ce ministère chargée des ports.

Deuxièmement, nous voudrions être dégagés de toute obligation de faire rapport à la Société canadienne des ports et de verser une contribution au budget du bureau national de cette société.

Troisièmement, une fois que le plan d'entreprises quinquennal et le plan des travaux d'équipement ont été approuvés chaque année, par ou au nom du ministre des Transports, nous aimerions que tous les pouvoirs soient délégués à la SPV pour la mise en oeuvre du plan, sans qu'il soit nécessaire d'obtenir d'autres autorisations du ministre des Transports, du Conseil du Trésor ou du Conseil des ministres pour nos projets d'investissement, les baux, l'achat ou la vente de terrains, etc., à part deux exceptions. D'une part, le pouvoir d'encourir une dette de plus de 50 millions de dollars, d'autre part, toutes autres conditions que le ministre des Transports pourrait raisonnablement exiger, sachant que la SPV jouirait d'amples pouvoirs et que la responsabilité retomberait essentiellement sur le conseil d'administration de la SPV.

Quatrièmement, contrairement à ce que nous faisons actuellement, nous n'effectuons pas de paiements spéciaux au gouvernement fédéral en plus des dividendes annuels. Les fonds excédentaires seraient conservés par la SPV pour financer le port et ses projets.

[Texte]

I would now like to quickly run through the areas where we believe the present system works well.

First, we should retain federal agency status.

Second, we should maintain our present mandate, which is to support and facilitate international trade objectives, operate with commercial discipline, provide equal access and treatment in the movement of goods and persons and effectively coordinate with other marine activities.

Third, there is the annual submission of a capital budget and five-year corporate plan to the Minister of Transport.

Fourth, I can mention the full authority to establish the annual operating budget.

Fifth, there is financial self-sufficiency.

Sixth, is the payment of the annual dividend equivalent to 30% of net income.

Seventh, there is the accountability to Parliament of Canada through the Minister of Transport.

Eighth is the annual report to Parliament.

Ninth is the fact that we are subject to the Financial Administration Act.

Tenth, the size of the board is to remain at not less than seven persons.

Eleventh, the board members are to have "proven experience and capacity applicable to the management and operation of the Port and who are, for the most part, residents of the vicinity thereof." That is a quote from the current CPC Act.

Twelfth, the Minister of Transport instead of CPC may issue a directive to VPC board for the purpose of achieving a national objective.

I'm just about done.

The Chairman: For the sake of time, would it be possible to jump over the pages dealing with the VPC's board of directors to your comments on the others?

Mr. Longstaffe: We were not going to speak to the pilotage or coast guard, Mr. Chairman. They're there and we'll be quite happy to take questions on them. But if you'd like us to skip over the board of directors, then that would complete our presentation and we'd be happy to take questions.

The Chairman: We appreciate that very much. I know the committee members are anxious to ask a few questions on the very thorough and focused report you've presented to us today. We thank you for that and welcome you back to the committee.

This report certainly responds to the committee's objectives, and we appreciate the time you have taken to put that together for us.

We'll go into the usual round of questioning. Michel Guimond.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you for your presentation, Mr. Longstaffe. I hope you will understand my English.

[Traduction]

J'aimerais maintenant rapidement passer en revue les domaines dans lesquels nous estimons que le système actuel marche bien.

Tout d'abord, notre statut d'organisme fédéral devrait être maintenu.

Deuxièmement, nous devrions conserver notre mandat actuel, qui est d'appuyer et de faciliter la réalisation d'objectifs de commerce international, de fonctionner selon les pratiques commerciales courantes, d'offrir à tous le même accès et le même traitement pour le transport des marchandises et des passagers et d'assurer une coordination efficace avec d'autres activités maritimes.

Troisièmement, le budget d'investissement et le plan d'entreprise quinquennal soumis chaque année au ministre des Transports.

Quatrièmement, je mentionnerais les pleins pouvoirs en ce qui concerne l'élaboration du budget de fonctionnement annuel.

Cinquièmement, l'autonomie financière.

Sixièmement, le paiement d'un dividende annuel équivalant à 30 p. 100 du revenu net.

Septièmement, la responsabilité devant le Parlement canadien, par l'intermédiaire du ministre des Transports.

Huitièmement, le rapport annuel au Parlement.

Neuvièmement, le fait que nous sommes assujettis à la Loi sur les finances publiques.

Dixièmement, le conseil d'administration doit compter au minimum sept membres.

Onzièmement, les membres du conseil doivent, «dans le cadre de l'exploitation du port, posséder l'expérience et la compétence nécessaires et, pour la plupart, résider dans les environs du port.» Je vous cite là la Loi actuelle sur la SCP.

Douzièmement, le ministre des Transports, plutôt que la SCP, peut émettre une directive au conseil de la SPV dans le but d'atteindre un objectif national.

J'ai presque terminé.

Le président: Afin de gagner du temps, serait-il possible que vous sautiez les pages qui traitent du conseil d'administration de la SPV afin d'en arriver à vos autres observations?

M. Longstaffe: Nous n'avions pas l'intention de parler du pilotage, ni de la garde côtière. Nous pourrions, par contre, répondre à vos questions à leur sujet. Si vous voulez toutefois que nous sautions les pages sur le conseil d'administration, nous pouvons nous arrêter tout de suite et répondre à vos questions.

Le président: Merci infiniment. Je sais que les membres du comité tiennent beaucoup à vous poser quelques questions sur le rapport très complet et tout à fait à propos que vous venez de nous présenter. Nous vous en remercions et sommes heureux de vous recevoir à nouveau.

Ce rapport répond tout à fait aux objectifs du comité et nous vous savons gré d'avoir pris le temps de faire cela pour nous.

Nous allons procéder comme d'habitude pour les questions. Michel Guimond.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Merci de votre exposé, monsieur. J'espère que vous comprendrez mon anglais.

[Text]

You seem to have the same problems with the CPC that we heard about in Montreal and Quebec City. I have some copies of letters you sent to Mr. Masters. I have a four-page letter sent on October 21. When you mention the federal task force reviewing marine policies and exploring various government options, you used the same wording.

• 1230

Mr. Masters gave you an answer on October 26 and you wrote another letter on November 1. I would like to have the total picture. Did you receive any answer to the second letter you sent on November 1?

Mr. Longstaffe: Not directly, Mr. Guimond, but there was action taken.

The first letter was to ask CPC to allow the CEOs of the local port corporations to review the national office budget before it was submitted to the CPC board last December.

I think it is fair to say that the first reply we got from Mr. Masters was a stonewalling reply. He said that the authority for running the CPC is still vested in the board of directors. He talked to the minister and that's what the minister said.

My second letter, dated November 1, was much harsher and much more direct. The end result was that the CEOs of the local port corporations were convened late in November. Norm Stark was there for our port.

The end result was that the CEOs recommended extensive changes to the budget. The upshot was savings of \$1.6 million in the national office budget. The reply was by Jean Michel Tessier convening a meeting of the CEOs, which was our objective all along.

Mr. Guimond: You said on November 1:

When I was a lad my mother used to make me take a spoonful of cod liver oil every day because it was good for me. She had the authority and I had to comply. As an adult I was allowed to decide for myself what was good for me. It seems apparent that the officers of CPC are still trying to make decisions on discretionary issues about what is good for LPCs, not being sensitive to the reality that they are ready to leave home and the time for that is over.

Is that a—

Mr. Longstaffe: That is an accurate reflection.

Mr. Guimond: Is this the best shot I could take from this four-page letter or—

Mr. Longstaffe: Well, it's rather graphic, Mr. Guimond.

We do find that CPC had a tendency to get into make-work programs, to get into activities that caused confusion in the direct role of the port. We just felt they should be substantially downscaled and that they should rid themselves of their pretensions and of their tendency to feel that they knew better what was in the best interests of local port corporations.

[Translation]

Vous semblez avoir les mêmes problèmes avec la SCP que les ports de Montréal et de Québec. J'ai des photocopies de lettres que vous avez adressées à M. Masters. J'ai une lettre de quatre pages qui lui a été envoyée le 21 octobre. Lorsque vous parlez du groupe de travail fédéral qui examine la politique maritime et se penche sur diverses options, vous utilisez les mêmes termes.

M. Masters vous a répondu le 26 octobre, et vous lui avez récrit le 1^{er} novembre. J'aimerais bien comprendre toute la situation. M. Masters a-t-il répondu à cette seconde lettre du 1^{er} novembre?

M. Longstaffe: Pas exactement, monsieur Guimond, mais on a acquiescé à la demande que je formulais dans ma lettre.

Dans la première lettre, je demandais à la SCP de permettre aux PDG des sociétés portuaires locales de revoir le budget du bureau national avant qu'il ne soit soumis—ce qui était prévu pour décembre—au conseil d'administration de la SCP.

Je crois qu'on peut dire que M. Masters a d'abord rejeté du revers de la main notre demande sous prétexte que l'administration de la SCP relevait toujours de son conseil d'administration. C'est ce que le ministre lui aurait apparemment dit.

Le ton de ma seconde lettre, datée du 1^{er} novembre, était beaucoup plus dur et plus direct. Suite à cette lettre, une réunion des PDG des sociétés portuaires locales a été convoquée à la fin novembre. Norm Stark y représentait notre port.

À l'issue de la réunion, les PDG ont recommandé d'apporter des modifications importantes au budget du bureau national, modifications qui permettaient de réaliser des économies de 1,6 million de dollars. Comme nous l'avions demandé d'entrée de jeu, Jean-Michel Tessier a finalement convoqué une réunion des PDG.

M. Guimond: Voici ce que vous avez dit le 1^{er} novembre:

Lorsque j'étais enfant, ma mère m'administrait une cuillerée d'huile de foie de morue chaque jour, convaincue que c'était bon pour ma santé. Moi, je n'avais qu'à obéir à ma mère et à avaler l'huile de foie de morue. Devenu adulte, c'est moi qui me suis mis à décider ce qui était bon pour moi. De toute évidence, les administrateurs de la SCP continuent de croire qu'ils peuvent décider, dans les domaines où ils exercent un pouvoir discrétionnaire, ce qui est bon pour les SPL, ne se rendant pas compte que celles-ci sont prêtes à voler de leurs propres ailes et qu'ils ne peuvent donc plus leur dicter leur conduite.

Cela donne-t-il une bonne idée. . .

M. Longstaffe: Cela donne effectivement une bonne idée de l'intention de ma lettre.

M. Guimond: Est-ce là la meilleure façon de résumer cette lettre de quatre pages ou. . .

M. Longstaffe: Je dois dire que votre version est assez imagée, monsieur Guimond.

Nous sommes effectivement d'avis que la SPC a tendance à se créer du travail et à entreprendre des activités qui suscitent de la confusion quant au rôle direct du port. Selon nous, la SPC devait réduire ses activités, et ses administrateurs devraient cesser de croire qu'ils savent mieux que les sociétés portuaires locales ce qui est dans leur intérêt.

[Texte]

I think there is part of an attitudinal problem there that we resisted and fought against.

Mr. Guimond: Did you pay \$1.9 million for the overhead of CPC?

Mr. Longstaffe: Last year we paid \$2.2 million, and that represented 24% of the budget. Overall the budget last year was in the order of \$8.8 million or \$8.9 million.

Mr. Guimond: I read \$1.9 million. It showed the official expense exceeds \$21 million on average.

Mr. Longstaffe: On average.

Mr. Guimond: The 11-year average is \$1.9 million?

Mr. Longstaffe: Yes. The point I was trying to get across to CPC was that if we took \$2.2 million a year, kept going down the same road and added a little inflation, then over a period of 10 years we would have paid something in the order of \$24 million or \$25 million to fund a national office. Our view is that money could be much better spent on programs and projects here for the Port of Vancouver.

Mr. Guimond: I hope the big majority we have today will take note of that.

I have a question on pilotage. Why did you decide not to give some opinion about the other aspect of our mandate, namely, the pilotage and the coast guard? In fact, the pilotage is not only in the St. Lawrence Seaway. I hope it will cut the pile-up in the St. Lawrence Seaway.

Mr. Longstaffe: Mr. Guimond, we do have comments on those issues—pilotage, coast guard and the St. Lawrence Seaway—on pages 22 and 23 of our brief. Perhaps either Captain Stark or Captain Houston will speak to that.

• 1235

Capt Stark: Mr. Guimond, in our brief we do talk about pilotage. We don't hear from our customers that pilotage is a big issue. The pilots here provide a good service. It is a very complex pilotage area. However, there are things that we believe could be addressed through Orders in Council or the regulations, but without changing the Pilotage Act.

There are issues within the collective agreement and the operating procedures, but we believe those could be corrected without any changes to the Pilotage Act, and as I say, our customers don't tell us that it is a big issue. The shipping lines here seem to be satisfied with the service. There are a few problems but I think those could be sorted out locally.

The Chairman: Given what we are hearing from my colleagues and the number of discussions around CPC and their role and what they have and have not done, my colleagues and I will probably have a discussion shortly on whether we should bring back Arnie Masters and the CPC to this committee at the end of our cross-Canada tour, just to hear him again.

[Traduction]

Nous nous élevions tout simplement contre l'attitude paternaliste de la SCP à notre endroit.

M. Guimond: Vous a-t-on imputé les 1,9 million de dollars en frais généraux de la SCP?

M. Longstaffe: L'an dernier, ces frais se sont élevés à 2,2 millions de dollars, ce qui représentait 24 p. 100 de son budget. Le budget global de la Société était de 8,8 ou 8,9 millions de dollars l'an dernier.

M. Guimond: Je lis ici 1,9 million de dollars. Il semblerait que les dépenses officielles de la SCP dépassent 21 millions de dollars en moyenne.

M. Longstaffe: En moyenne.

M. Guimond: La moyenne sur 11 ans est-elle bien de 1,9 million de dollars?

M. Longstaffe: Oui. Ce que j'essayais de faire comprendre à la SCP, c'est qu'au rythme de 2,2 millions de dollars par année, somme à laquelle il faudrait ajouter une certaine inflation, le bureau national finirait par nous coûter entre 24 et 25 millions de dollars au bout de 10 ans. Nous sommes d'avis qu'il vaudrait mieux que cet argent serve à la réalisation de programmes et de projets ici même, au port de Vancouver.

M. Guimond: J'espère que tous les membres de la majorité ici présents aujourd'hui en tiendront compte.

J'ai une question à vous poser au sujet du pilotage. Pourquoi avez-vous décidé de ne pas vous prononcer au sujet des autres questions relevant de votre mandat, soit le pilotage et la Garde côtière? En effet, le pilotage n'est pas une activité qui caractérise seulement la Voie maritime du Saint-Laurent. J'espère que ce qu'on propose au sujet du pilotage va régler le problème de l'engorgement dans la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. Longstaffe: Monsieur Guimond, les pages 22 et 23 de notre mémoire traitent bien du pilotage, de la Garde côtière et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Je demanderais au capitaine Stark ou au capitaine Houston de bien vouloir vous en parler.

Capt Stark: Monsieur Guimond, notre mémoire traite effectivement du pilotage. Pour nos clients, cette question ne revêt cependant pas une importance capitale. Ici, les pilotes sont excellents et ils se tirent très bien d'affaire, bien que le pilotage dans la région soit exigeant. Nous estimons cependant que certains aspects du pilotage pourraient être améliorés par voie de décret ou de règlement, et qu'il n'est pas nécessaire pour cela de modifier la Loi sur le pilotage.

On pourrait ainsi apporter les changements nécessaires aux conventions collectives et aux règles régissant le pilotage sans devoir pour autant modifier la Loi sur le pilotage. Comme je l'ai d'ailleurs dit, nos clients n'attachent pas une très grande importance à cette question. Le service semble convenir aux transporteurs maritimes. Quelques petits problèmes se posent, mais je crois qu'ils pourraient être réglés sur place.

Le président: Compte tenu de ce que mes collègues me disent et des réflexions que nous avons entendues au sujet du rôle de la SCP, le comité décidera sous peu s'il y a lieu de convoquer de nouveau M. Arnie Masters et les administrateurs de la SCP à comparaître devant le comité à la fin de ses déplacements.

[Text]

Don't you think it's a good idea, Michel?

Mr. Guimond: I don't think it's a good idea.

The Chairman: I think it is a good idea. But we will go around that corner later.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Personally, I was hoping you wouldn't be the head of Canada Ports Corporation by the time we finished, and that would resolve the problem.

I have a couple of questions. In your presentation you answered one quite eloquently regarding Canada Ports.

First, under this model that you have proposed, who would set the salaries of the directors and executives of the Vancouver Port Corporation?

Mr. Longstaffe: At the moment the per diems of the directors of the board are set by the federal government. They were set in 1983 and have not been changed since.

Mr. Gouk: Yes, but who would set them under this new model that you propose?

Mr. Longstaffe: I think the federal government would.

Mr. Gouk: And who would appoint people to the board? You were talking about more local autonomy and expertise within the board.

Mr. Longstaffe: Mr. Gouk, what we are suggesting with respect to the composition of the board is that we think there is value in consulting with stakeholders on appointments, and that could possibly be done through WESTAC, which represents all four western provinces and most of the shipping interests.

We believe the director should have a diversity of talents and experience suited to the governance of the port. We believe there should be representation from the prairie provinces on our board, because of the nature of our work. In order to retain our status as a federal agency, we believe the majority of appointments should be made with the approval of the federal cabinet.

Mr. Gouk: What do you think generally about a public hiring policy as opposed to the current Order in Council appointments?

Mr. Longstaffe: A public hiring. . . I'm sorry?

Mr. Gouk: A particular type of position would be advertised within industry, and you would hire people based on the merit of the people who apply. It would be through that kind of public consultation process, as opposed to what we have now, which is an Order in Council appointment made strictly by the government.

Mr. Longstaffe: If you are going to have clear accountability and if the federal government remains the sole shareholder—normally the shareholder gets to appoint the board of directors; that is in line with normal corporate governance—I see nothing wrong with the federal government casting a wider net in seeking nominations for positions to the board.

Mr. Gouk: That is just one more reason for devolution to my side. We'll let that part go.

[Translation]

Ne pensez-vous pas que ce serait une bonne idée, Michel?

M. Guimond: Non, je ne pense pas.

Le président: Moi, par contre, je crois que ce serait une bonne idée. Nous aviserons cependant plus tard.

M. Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke): Quant à moi, j'espérerais qu'avant la fin de nos audiences, vous ne soyiez plus à la tête de la Société canadienne des ports, et que cela réglerait le problème.

J'ai deux ou trois questions à poser. Vous avez déjà répondu de façon éloquente à l'une d'entre elles dans la partie de votre exposé portant sur Ports Canada.

Dans le modèle que vous proposez, qui fixerait le traitement des administrateurs et des cadres de la Société du port de Vancouver?

M. Longstaffe: À l'heure actuelle, c'est le gouvernement fédéral qui fixe l'indemnité journalière des administrateurs de la Société. Cette indemnité a été fixée en 1983 et n'a pas été rajustée depuis lors.

M. Gouk: Oui, mais qui la fixerait dans ce nouveau modèle que vous proposez?

M. Longstaffe: Je crois que ce serait le gouvernement fédéral.

M. Gouk: Et qui nommerait les membres du conseil d'administration? Vous avez recommandé d'accroître l'autonomie de l'autorité locale et de nommer des gens d'expérience au conseil.

M. Longstaffe: Monsieur Gouk, ce que nous recommandons, c'est de consulter les actionnaires de la Société au sujet des nominations au conseil d'administration, ce qui pourrait se faire par l'intermédiaire de la WESTAC, qui représente les quatre provinces de l'Ouest et la plupart des transporteurs maritimes.

À notre avis, tout administrateur devrait avoir l'expérience et la formation professionnelle voulues pour diriger un port. Compte tenu de la nature des activités de notre port, son conseil d'administration devrait compter, à notre avis, des représentants des provinces des Prairies. Pour que nous conservions notre statut d'organisme fédéral, le cabinet fédéral devrait approuver la majorité des nominations.

M. Gouk: Pensez-vous que les nominations devraient être faites par décret ou devrait-on plutôt procéder par appel de candidatures?

M. Longstaffe: Par appel de candidatures. . . Pourriez-vous répéter?

M. Gouk: On pourrait lancer un appel de candidatures pour un poste donné au sein de l'industrie, et on accorderait le poste au candidat le plus méritant. On pourrait donc procéder par voie de consultation publique plutôt que par décret, comme c'est le cas actuellement, ce qui signifie que seul le gouvernement intervient.

M. Longstaffe: Si les responsabilités de chacun sont claires et que le gouvernement fédéral demeure le seul actionnaire—et c'est normalement l'actionnaire qui choisit les membres du conseil d'administration dans toute société commerciale normale—je ne vois pas pourquoi le gouvernement fédéral n'élargirait pas le champ de ses recherches pour trouver des administrateurs.

M. Gouk: À mon sens, c'est une raison de plus d'être favorable à la dévolution. Laissons cela de côté.

[Texte]

You had a considerable labour problem early last year that impacted far beyond the port of Vancouver. It goes all over the province and right through the prairies. What type of solution do you see to the labour problems? How do you think labour problems should be dealt with?

Mr. Longstaffe: I think we should review the bargaining structure. At the moment the whole west coast of British Columbia bargains as one unit. The labour disruption we had last year started over in Chemainus, a small port, and then it spread to Nanaimo. The view was that one port was out and everybody works or nobody works.

The other thing we have at the moment is a catch-22 that goes like this. Being a longshoreman or a grain handler is not an essential service until you down tools. Then it is only a matter of days before Parliament meets and decides if you are an essential service and orders everyone back to work. That is what happened last year, and we were out for 11 or 12 days.

So for the people, the management and labour at the bargaining table, it's a bit of a soft option. They know that if they do stop work, whether by lock-out or strike, someone's going to pull their chestnuts out of the fire in relatively short order. The last time it took 12 days.

In the meantime, the port has suffered a considerable loss of reputation as well as the actual economic damage caused throughout the system by an actual work stoppage. So why go through all that agony, economic loss and loss of reputation for something Parliament's going to deal with very quickly because of the importance of the port? You cannot allow the west coast of Canada to be shut down to maritime trade for any period of time.

Mr. Gouk: So what you see then is a designation of essential service in order to keep the port in operation?

Mr. Longstaffe: Either that or if they cannot come to terms within some reasonable period of time, then go to final option arbitration. I know trade unions don't like that because they think it takes away their bargaining room, but it doesn't make a lot of sense to actually have these labour stoppages.

Now, in fairness, on the balance, what happened last time was not intended to happen. The bargainers, both the management and the longshoremen, were not intending to strike, but a rogue group over in Chemainus went out and then everybody went into their ritual tribal dance: everybody works or nobody works. It just followed from there, but it wasn't supposed to happen.

Mr. Gouk: The problem is that as long as you're using a neglect bargaining process with the strike option, you can't pick some people and say these are important so they don't have the right to strike and subsequently have the power of negotiation, while other, less important people can strike. There has to be some kind of alternative that would then apply equally to all people.

[Traduction]

Au début de l'an dernier, le port de Vancouver a connu un important conflit de travail qui n'a pas touché que le port, mais qui a eu des répercussions dans toute la province et même jusque dans les Prairies. Comme proposez-vous de régler les conflits de travail? Comment pensez-vous qu'il convient d'aborder ce problème?

M. Longstaffe: Je crois qu'il faut revoir le processus de négociation. À l'heure actuelle, toute la côte Ouest de la Colombie-Britannique est considérée comme une seule unité de négociation. Le conflit de travail que nous avons connu l'an dernier a d'abord paralysé un petit port, celui de Chemainus, et il s'est ensuite propagé à Nanaimo. Par solidarité, quand un port ferme, tous les autres ferment aussi.

En l'état actuel des choses, on se retrouve aussi dans une impasse. En effet, les services des débardeurs et des manutentionnaires de grains ne sont pas considérés essentiels jusqu'à ce qu'il y ait arrêt de travail. Mais lorsqu'il y a arrêt de travail, le Parlement ne met que quelques jours à adopter une loi de retour au travail après avoir décidé que les services en question sont essentiels. C'est ce qui est arrivé l'an dernier à la suite d'un arrêt de travail de 11 ou 12 jours.

• 1240

Pour la partie patronale comme pour la partie syndicale, la gravité d'une telle situation est relative. En effet, tout le monde sait, qu'il y ait lock-out ou grève, que quelqu'un, le Parlement en l'occurrence, règlera le problème en peu de temps. La dernière fois, il n'a fallu attendre que 12 jours.

Il n'en demeure pas moins que les arrêts de travail nuisent considérablement à la réputation du port et ont de graves conséquences économiques. Pourquoi donc permettre que tout cela se produise lorsqu'on sait que le Parlement interviendra rapidement en raison de l'importance du port? Le gouvernement ne peut, en effet, permettre que tous les ports de la côte Ouest du Canada soient fermés pendant très longtemps.

M. Gouk: Pour que le port demeure ouvert, vous pensez donc qu'il faudrait désigner comme essentiel le service assuré par les débardeurs et les manutentionnaires de grain, n'est-ce pas?

M. Longstaffe: Soit cela, soit qu'on impose l'arbitrage aux deux parties si celles-ci ne parviennent pas à s'entendre dans un délai raisonnable. Je sais que les syndicats n'aiment pas l'arbitrage qu'ils considèrent comme une entrave à leur pouvoir de négociation, mais il n'est pas très logique de permettre ces arrêts de travail.

Je reconnais cependant que ce qui s'est produit la dernière fois n'était pas prévu. Les négociateurs, tant la direction que les débardeurs, n'envisageaient pas une grève, mais un groupe rebelle de Chemainus a décidé de faire grève, et tous les autres débardeurs leur ont emboîté le pas. Il y a ensuite eu un effet d'entraînement, mais la grève n'était pas prévue.

M. Gouk: Tant que le processus de négociation comporte l'option grève, on ne peut cependant, dans la perspective de futures négociations, enlever ce droit à certains et pas à d'autres en fonction de l'importance de leur port. Il faut traiter tout le monde de la même façon.

[Text]

As I saw it, the problem with that final offer settlement last time was that it was imposed without warning. The two sides didn't have the opportunity to go back and maybe reconsider their positions and fine-tune them, and I think that was an arbitrary way to bring it in. Is that what you feel, with proper notice, knowing that's the system you're working with, as the most viable for both sides?

Mr. Longstaffe: I think it has some merit, but in fairness I should tell you that the trade unionists do not like it, as I said, because it restricts their bargaining room. So I do not suggest for a moment that there's unanimity on the view I expressed.

Capt Stark: I was just going to add that you should be aware too that there are 41 collective agreements around the port. It's not just the grain handlers and the longshoremen. We've had the Public Service Alliance people, who work with the Canadian Grain Commission, coming down and picketing terminals. There are many many collective agreements that have a major impact on the Port of Vancouver.

Mr. Gouk: Do you have a bargaining group in there, some small bargaining group that is relatively inconsequential in the actual operation of the port, that is a bargaining unit unto itself? Is there an organization like that within the port structure? Within the Vancouver port structure, is there some bargaining agent that could in theory go on strike that is somewhat irrelevant to the actual operation of the port?

Capt Stark: Yes, I think when you look around there are some small organizations like one of the ILWU unions, what we call the testers. It's a small group of just a couple of dozen people that could tie the port up, not all of our terminals but many of them.

Mr. Gouk: So by going on strike and picketing, they could in fact shut the port down?

Mr. Longstaffe: On bulk cargoes, yes.

Capt Stark: That's 83% of our export cargoes.

Mr. Longstaffe: In fairness, Mr. Gouk, there's a lot of talk about our labour situation in ports, but the reality is much better than the perception. With the ILWU and the foremen over the past 9 years, there have been only 22 days lost to labour disputes. I'd rather there be none, but it should not be taken out of context.

Mr. Gouk: I've always held the attitude that when you have essential service, it's a matter of degree. If we start at the stop with police and firemen, nobody expects a fireman to stand around and watch a house burn down, maybe with someone inside. At some point you say, well, you're not quite so important, or you're a little less important, so at this point it's okay to go on strike. What you're doing is penalizing important people because of their importance by saying we're going to legislate you back to work.

There has to be some kind of new method discovered. We have to find some way that is fair to labour as well as to the other side.

When you say you'd like this to remain a crown corporation—

Mr. Longstaffe: A federal agency.

[Translation]

La dernière fois, le problème qui s'est posé, c'est que l'offre finale a été imposée aux deux parties sans préavis. Celles-ci n'ont pas eu l'occasion de revenir sur leur position pour voir s'il était possible d'en arriver à un compromis, et je crois qu'on a agi de façon arbitraire en leur imposant un règlement. Pensez-vous que l'arbitrage, soit l'imposition d'une entente, serait, avec suffisamment de préavis, la solution la plus viable pour les deux parties.

M. Longstaffe: L'idée mérite d'être étudiée, mais comme je l'ai dit, elle ne plaît guère aux syndicalistes qui y voient une entrave à leur pouvoir de négociation. Je ne prétends donc pas que l'opinion que j'ai exprimée fait l'objet d'un consensus.

Capt Stark: J'attire votre attention sur le fait que 41 conventions collectives s'appliquent dans le cas de notre port. Les manutentionnaires de grain et les débardeurs ne sont pas les seuls en cause. Des membres de l'Alliance de la fonction publique qui travaillent pour la Commission canadienne des grains se joignent aussi aux piquets de grève. Le port de Vancouver est visé par un grand nombre de conventions collectives.

M. Gouk: Existe-t-il une petite unité de négociation autonome régissant des travailleurs dont les services ne sont pas directement liés à l'exploitation du port? Existe-t-il une unité semblable dans votre port? Autrement dit, existe-t-il au port de Vancouver une unité de négociation qui pourrait faire grève et dont l'activité n'est pas directement liée à l'exploitation du port en tant que telle?

Capt Stark: Oui, il y a de petites unités de ce genre dont celle de la ILWU à laquelle appartiennent ce que nous appelons les contrôleurs. Il s'agit d'une dizaine de personnes qui pourraient paralyser le port en fermant bon nombre de nos gares, sinon toutes.

M. Gouk: En faisant grève, ces travailleurs pourraient donc paralyser le port?

M. Longstaffe: Pour les transporteurs de vrac, oui.

Capt Stark: Et cela représente 83 p. 100 de nos exportations.

M. Longstaffe: On fait grand cas des arrêts de travail dans le port, monsieur Gouk, mais ils ne sont pas aussi nombreux que l'on croit. Au cours des neuf dernières années, les membres de la ILWU et les contremaîtres n'ont fait grève que pendant 22 jours. Je préférerais évidemment qu'il n'y ait aucune grève, mais je voulais simplement signaler qu'elles ne sont pas aussi nombreuses qu'on le croit.

M. Gouk: J'ai toujours soutenu qu'il y avait des services essentiels plus essentiels que d'autres. Prenons le cas des policiers et des pompiers. Personne ne s'attend à ce qu'un pompier laisse une maison brûler, alors qu'il pourrait y avoir quelqu'un à l'intérieur, parce qu'il est en grève. Quand peut-on dire que le travail d'une personne est suffisamment peu important pour qu'on lui accorde le droit de grève. Cela revient à pénaliser les gens dont on considère le travail important, car on les force à retourner au travail par voie législative, lorsqu'ils décident de faire grève.

Il faudrait trouver une nouvelle façon de procéder. Il faut trouver une solution qui soit juste tant pour la partie syndicale que pour la partie patronale.

Vous avez dit souhaiter demeurer une société d'état. . .

M. Longstaffe: Un organisme fédéral.

[Texte]

Mr. Gouk: —a federal agency, what specific role do you see the federal government playing that would be necessary for them to remain a player in this port?

[Traduction]

M. Gouk: À votre avis, qu'est-ce qui justifierait que le gouvernement fédéral continue de participer activement à la gestion du port? Quel devrait être son rôle?

• 1245

Mr. Longstaffe: We are part of the nation's infrastructure. We're vital to the movement of goods for the prairie provinces, and as we say, we're Toronto's Pacific coast container port. We have to report to someone, and there should be clear accountability. So it seems to make sense to us that the most sensible place to report is to the federal government.

One of the problems with the airport model, which is working very successfully, is that there's no clear accountability. Even if they were doing a terrible job—and they're not, but theoretically even if they were doing a terrible job, as long as they pay their annual rent to the federal government, the federal government could not intervene or do anything about it short of passing new legislation. So it's in the interest of clear accountability.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk.

We'll move now to the other side of the table, to the hon. member from the beautiful riding of Vancouver East.

Mrs. Terrana (Vancouver East): Good morning. It's nice to see you again.

I have just a couple of brief questions. What services do you get from CPC for your money?

Mr. Longstaffe: Over to you, Norman.

Capt Stark: The last time I was asked that question, I said whenever I think of one I'll let you know.

Mrs. Terrana: Thank you. See, it was brief.

You said that in Seattle they have more than twice as many staff people. Maybe they have many more people because they have more movement. Can you give us some more comparisons?

Mr. Longstaffe: It's difficult to do. You are comparing apples, oranges, and pears. I think if you look at the Port of Montreal's brief, you'll see a substantially higher staffing component than what we have in the Port of Vancouver. All I can say is that for the scale of our activities, it's very lean, and the staff here work very hard.

I don't have any others, other than Seattle. I've seen Montreal. However, I'm wary of using comparisons because it's apples, oranges, and pears.

Mr. Fontana (London East): Mr. Longstaffe and Captain, first of all, let me congratulate you on running a first-class operation. There's no doubt about it. It's world-class because people obviously had confidence and trust in this port, and you were being well utilized. So I want to congratulate you on thus far a great operation, and hopefully there are better things to come.

I also want to tell you, Mr. Longstaffe, that your recollection of cod liver oil is about the same as mine. We never seem to forget the bad things in our childhood, do we?

M. Longstaffe: Notre port fait partie de l'infrastructure du pays. Nous sommes la porte de sortie des marchandises des Prairies et si l'on peut dire, le port de Toronto sur la côte Ouest pour les containers. Nous devons être redevables à quelqu'un, et nous devrions savoir clairement à qui. À notre avis, le plus logique, ce serait que nous relevions du gouvernement fédéral.

L'un des problèmes qui se pose au sujet des autorités aéroportuaires locales, qui fonctionnent cependant très bien, c'est qu'on ne sait pas vraiment de qui elles relèvent. Même si elles remplissaient très mal leur mission—ce qui n'est pas le cas—le gouvernement fédéral n'interviendrait pas, à moins d'adopter une nouvelle loi, tant qu'elles lui verseraient leur loyer. Nous recommandons simplement que les responsabilités de chacun soient claires.

Le président: Je vous remercie, monsieur Gouk.

Je vais maintenant donner la parole au député de la belle circonscription de Vancouver—Est.

Mme Terrana (Vancouver—Est): Bonjour. Je suis heureuse de vous revoir.

Je n'ai que deux questions à vous poser. Quels services obtenez-vous de la SCP en contrepartie de l'argent que vous lui versez?

M. Longstaffe: Je vous cède la parole, Norman.

Capt Stark: À la dernière personne qui m'a posé la question, j'ai dit que si je parvenais à trouver un seul service que nous offre la SCP, je le lui ferais savoir.

Mme Terrana: Je vous remercie. Je vous avais bien dit que je serais brève.

Vous avez dit que le port de Seattle comptait deux fois plus d'employés que le vôtre. Peut-être est-ce dû au fait que le port est plus achalandé. Pourriez-vous nous donner d'autres points de comparaison?

M. Longstaffe: C'est difficile. Il n'y a pas de comparaison possible. Je crois que le port de Montréal compte aussi plus d'employés que le port de Vancouver. Je peux vous assurer que, compte tenu de nos activités, notre personnel est peu nombreux et travaille très dur.

Je n'ai pas de données concernant d'autres ports que celui de Seattle. J'ai vu ce qui se passe à Montréal. J'hésite cependant à faire des comparaisons car elles sont toutes boiteuses.

M. Fontana (London—Est): Monsieur Longstaffe, capitaine Stark, permettez-moi d'abord de vous féliciter d'exploiter un port de tout premier rang. C'est l'évidence même. C'est un port de réputation mondiale parce que les gens lui font confiance comme en témoigne le fait que le port soit très achalandé. Je vous félicite donc pour votre succès actuel et, à l'avance, pour votre futur réussite.

Monsieur Longstaffe, comme votre mère, la mienne croyait aux vertus de l'huile de foie de morue. On ne semble jamais oublier les choses déplaisantes qu'on a connues dans son enfance, n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Longstaffe: And we both grew up in Ontario.

Mr. Fontana: Yes, that's right.

I want to talk about three issues: governance, competitiveness, and other ports within your British Columbia system.

First, though, in terms of financial information, as you know, Canada Ports Corporation—your favourite people—have been good enough to provide us with some financial indicators. They might vary.

From 1984 to 1993, essentially your amount of gross tonnage was relatively flat except that in 1988, I suppose, you had your very best year and 1991 was about 70,000 tonnes. Operating revenues were about \$95 million in 1984 and \$55 million in 1993. I'm just wondering why, with relatively flat line cargo, bulk, and everything, you have half the amount of revenues. If you look at operating income, you've gone from \$12.5 million in 1984 to about \$6.7 million in 1993. Now, as a business person, I'd like to know what's going on.

Capt Stark: Going back to 1983, 1984, 1985, and 1986, our operating revenues were very high because we controlled the tariff on our terminals. We controlled the tariff for all of the stevedoring operations. So we did all the billing on their behalf and remitted the revenue to them. So we were collecting, I think, something in excess of \$30 million on behalf of the stevedoring companies at Vanterm, Centerm, and Lynnterm. That money was then remitted to them. Under the new agreement in 1986, we permitted them—and this was moving more toward commercialization—to have their own tariff. They had their own confidential contracts for their customers, so that revenue didn't show in our operating revenues.

• 1250

Mr. Fontana: Thank you very much, because that was not in there. When you drop that much in revenue and your tonnage seems to be the same, you start to wonder.

I want to talk about the governance issue. It seems that most LPCs have been talking to one another, because Quebec and Montreal, believe it or not, are talking about the fantastic national structure and wanting to remain federal agencies. For the City of Quebec that was rather surprising and most welcome.

You come from a part of the country that likes to boast about its entrepreneurial skills and wants to be independent in terms of business. Why would you rather remain a crown corporation, with all its problems?

You talk about the Vancouver airport model not being appropriate, but wouldn't you really like to have total autonomy where you would be the masters of your own port? You would not have to report to CPC, the Minister of Transport, or anybody else. You could run your operation like a truly commercial operation to maximize efficiencies and opportunities. You could really run your own show, while recognizing we'll always need a national ports policy, a national ports system, some national standards and those sorts of things.

[Translation]

M. Longstaffe: Et nous avons tous deux grandi en Ontario.

M. Fontana: C'est vrai.

J'aimerais que nous parlions de trois questions: L'intendance, la compétitivité et les autres ports du réseau de la Colombie-Britannique.

J'aimerais d'abord signaler que la Société canadienne des ports—votre société favorite—a eu l'obligeance de nous fournir certaines données financières. Peut-être que leurs chiffres ne correspondent pas tout à fait aux vôtres.

De 1984 à 1993, le tonnage brut du port est demeuré essentiellement stationnaire, sauf en 1988, je suppose, qui a été votre meilleure année. En 1991, le tonnage brut était d'environ 70 000 tonnes. Vos revenus d'exploitation se sont élevés à 95 millions de dollars en 1984 et à 55 millions de dollars en 1993. Je me demande simplement pourquoi, si le tonnage des cargos et des vraquiers a été stationnaire, vos revenus ont diminué de moitié. Vos revenus d'exploitation sont passés de 12,5 millions de dollars en 1984 à environ 6,7 millions de dollars en 1993. Je suis un homme d'affaires, et j'aimerais savoir comment cela s'explique.

Capt Stark: En 1983, 1984, 1985 et 1986, nos revenus d'exploitation ont été très élevés parce que nous contrôlions les tarifs imposés dans nos gares. Nous contrôlions le tarif pour toutes les opérations des compagnies d'arrimage. Nous facturions les services et nous leur remettions l'argent perçu. Je crois que l'on nous a versé plus de 30 millions de dollars au nom des sociétés d'arrimage de Vanterm, Centerm et Lynnterm. Aux termes du nouvel accord conclu en 1986, nous leur avons permis—parce que nous nous dirigeons vers la commercialisation—d'appliquer leurs propres tarifs. Ces compagnies ont donc conclu leur propres contrats confidentiels avec leurs clients et leurs revenus ne faisaient plus partie de nos revenus d'exploitation.

M. Fontana: Je vous remercie de ce renseignement qui ne figure pas dans ce document. Lorsque les revenus d'un port diminuent autant alors que son tonnage demeure à peu près le même, on se pose inévitablement des questions.

Parlons maintenant de l'intendance. Il semblerait que la plupart des SPL se soient donné le mot parce que Québec et Montréal, croyez-le ou non, vantent aussi les mérites de la structure nationale et disent souhaiter demeurer des organismes fédéraux. J'ai trouvé cela assez surprenant de la part de la ville de Québec, et je m'en réjouis.

Vous venez d'une partie du pays qui tire grande fierté de son esprit d'entreprise et qui veut qu'on reconnaisse son autonomie commerciale. Pourquoi préférez-vous demeurer une société d'État avec tous les problèmes que cela pose?

Selon vous, le modèle adopté pour l'aéroport de Vancouver ne conviendrait dans le cas du port, mais ne préféreriez-vous pas, de toute façon, être complètement autonome? Vous ne relèveriez plus alors ni de la SCP, ni du ministre des Transports, ni de qui que ce soit d'autre. Vous pourriez exploiter votre port comme une véritable entreprise commerciale en tirant pleinement partie des possibilités que cela offre. Vous seriez vos propres maîtres. Cela ne s'oppose évidemment pas à l'adoption d'une politique nationale des ports, à un réseau national des ports ni à certaines normes nationales.

[Texte]

Mr. Longstaffe: It's a good question and it's right on the mark. I think part of what's not clearly understood today, and what we tried to emphasize in our brief, is that even under the existing structure, which we think could be improved, we do operate with very extensive autonomy and delegated authority.

We decide on our total operating budget ourselves and we don't even show it to Canada Ports Corporation. It was our initiative, for example, to open an office in Beijing to build closer ties with the shipping lines in that country and the government. We do our own planning. We are not subject to operational directives from Ottawa at all.

Mr. Fontana: But you know that when your shareholder wants money and demands it of you—and in this case it's the Government of Canada—it's going to take it from you, especially if you're in a very good cash position. It's as simple as that.

Mr. Longstaffe: We also heard that Minister Young said at the opening of your hearings it wasn't appropriate for the Minister of Finance to keep scooping away those reserves. We would like that to be codified and made a thing of the past. At the moment we are not hampered by the federal government from pursuing commercial opportunities or trying to improve our financing capability and the like.

There's a theory out there amongst some people that if we ran our port like an airport authority, some of the problems we have would go away. For projects, we still have to find a return on the investment to warrant the financing, so that doesn't change. But because you're a federal agency, when you deal with the nine municipalities you're at least on an equal footing.

When the airport snipped its ties with Ottawa it took some four years of bargaining before it didn't have to pay capital tax, and so there would be a certain deal on property taxes and the like. Some of the authorities and powers it already had were surrendered and then bargained back. That doesn't make a lot of sense to us.

When you're dealing in countries like China and Korea, whose ports are run nationally, to have national or federal status is really important. At the end of the day, we just find the advantages of being a federal agency provide us with a competitive position and savings of costs that we can then pass on to our customers. It helps our competitive position.

Mr. Fontana: I want to talk about competitiveness. I know you said we are the preferred port when it comes to attracting much more business. On a recent trip to Singapore, Australia, and New Zealand, the minister indicated on a map of the world that the big shipping companies and big shippers looked at the Port of Vancouver and said it was the third most expensive port in the world to deal with.

[Traduction]

M. Longstaffe: C'est une bonne question tout à fait pertinente. Ce qu'on ne comprend pas vraiment aujourd'hui, et c'est ce que nous avons essayé d'expliquer dans notre mémoire, c'est que nous jouissons déjà, dans le système actuel qui pourrait cependant être amélioré, d'une grande autonomie et que nous exerçons des pouvoirs qui nous ont été délégués.

Nous établissons nous-mêmes notre budget d'exploitation que nous n'avons même pas à soumettre à la Société canadienne des ports. De notre propre chef, nous avons ouvert un bureau à Beijing pour établir des liens plus étroits avec les transporteurs maritimes de ce pays ainsi que leur gouvernement. Nous sommes responsables de notre propre planification. Ottawa ne nous dit pas comment exploiter notre port.

M. Fontana: Vous savez cependant que si votre actionnaire, le gouvernement du Canada en l'occurrence, a besoin d'argent et vous en demande, il va se servir, surtout si vous avez fait des bénéfices. C'est aussi simple que cela.

M. Longstaffe: Au début de vos audiences, le ministre Young a dit que le ministre des Finances devrait cesser de puiser dans ces réserves. Nous aimerions que le gouvernement s'engage officiellement à ce que cette situation ne se reproduise plus. À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral ne nous empêche nullement d'élargir nos opérations commerciales ou d'essayer d'améliorer notre situation financière.

D'aucuns croient que si nous exploitions notre port selon le modèle de l'autorité aéroportuaire, certains des problèmes que nous connaissons maintenant disparaîtraient. Cela ne changerait cependant en rien le fait que nous devons rentabiliser certains projets. Grâce à notre statut d'organisme fédéral, nous sommes sur le même pied d'égalité que les neuf municipalités avec lesquelles nous traitons.

Lorsque l'aéroport a rompu ses liens avec Ottawa, il lui a fallu négocier avec le gouvernement pendant quatre ans avant de cesser de payer l'impôt sur le capital et avant d'en arriver à une entente sur les taxes foncières. L'aéroport a cédé certains des pouvoirs qui lui appartenaient déjà et a dû ensuite les récupérer par voie de négociation. Cela ne nous semble pas logique.

Lorsqu'on traite avec des pays comme la Chine et la Corée, dont les ports sont exploités par le gouvernement national, le fait d'avoir un statut national ou fédéral revêt une grande importance. En bout de ligne, nous estimons que le fait d'être un organisme fédéral nous rend plus compétitifs et nous permet de réaliser des économies que nous pouvons répercuter sur nos clients. À notre avis, cela favorise notre compétitivité.

M. Fontana: Je veux justement vous parler de la compétitivité. Vous avez dit que votre port est celui qui attire le plus de nouveaux clients. Le ministre s'est rendu récemment à Singapour, en Australie et en Nouvelle-Zélande et il a dit que pour les grands transporteurs maritimes, le port de Vancouver vient en troisième place pour ce qui est des ports les plus coûteux au monde.

[Text]

[Translation]

• 1255

Only because you're doing well, and we want you to do even better, and we know what the cost structures are, and so on. . . How are you going to get competitive, and have you looked at your place internationally to make sure you are in fact very competitive? I recognize the geography and all that stuff, but competitiveness is the bottom line.

Mr. Longstaffe: We welcome the question.

What the minister is referring to came out of Australia. It was an isolated incident. Norman Stark will give the answer.

Capt Stark: We've traced back where the comment came from. I guess it was related to two spot-charters of cargo that came into a terminal in Vancouver owned indirectly by the B.C. government through BC Rail. Those two cargoes were concentrates that came in. The rates charged were maybe somewhat high. It did say they used the shore equipment as opposed to using their own equipment. It saved the vessel a couple of days. But from the information I have, being spot-charters, they were not regular callers, so the costs went up.

Overall, we are competitive. Most of our business today is, when we compete with Seattle or Tacoma. Our container business is growing, which is certainly an indication we are competitive with those ports.

The Chairman: The minister said you are the third most expensive of all the ports and harbours, but on average you are far better than that?

Capt Stark: That was only on one particular cargo.

The Chairman: Yes, but overall.

Capt Stark: Overall, the rates we are charging today in our container business are probably what was being charged in the late 1980s. Our terminal operators are becoming very efficient. Our throughput in number of containers moved per hour—

The Chairman: But you're better than third; that is what I'm trying to say.

Capt Stark: I would say yes. We're as competitive as any of them; certainly better than third, and very competitive.

Mr. Longstaffe: We have an independent study out of Australia on coal movements, which shows our west shore Neptune terminals are really quite competitive.

Mr. Fontana: Could you table that?

The Chairman: With the clerk.

Mr. Longstaffe: Yes, we could.

Mr. Guimond: Captain Stark, do you have some tenants who pay rent?

Capt Stark: Yes, 50% of our revenue comes from rent. The balance comes from our investments and also from our charges for berthage, wharfage, harbourage.

Parce que nous savons que vos affaires sont bonnes et que nous voulons qu'elles deviennent encore meilleures, et sachant quels sont les coûts. . . Vous êtes-vous assurés d'être vraiment compétitifs à l'échelle internationale? Je sais bien que l'emplacement d'un port revêt une grande importance, mais ce qui compte, en bout de ligne, c'est sa compétitivité.

M. Longstaffe: Bonne question.

L'incident que vous a conté le ministre s'est produit en Australie. Il ne s'est pas répété ailleurs. Norman Stark répondra à votre question.

Capt Stark: Nous avons trouvé l'origine de cette observation. On faisait allusion au cas de deux bateaux servant à l'affrètement spot qui avaient utilisé une gare de Vancouver appartenant directement au gouvernement de la Colombie-Britannique par l'intermédiaire de BC Rail. Il s'agissait de deux cargos de concentrés de minerai. Les tarifs demandés ont peut-être été un peu plus élevés qu'à l'habitude. Ces navires ont apparemment utilisé l'équipement du port plutôt que leur propre équipement. Cela leur a permis de gagner quelques jours. Comme il ne s'agissait pas de navires qui fréquentaient régulièrement notre port, cela explique-t-il le fait que les tarifs aient été plus élevés.

De façon générale, notre port est compétitif. Nous faisons concurrence à Seattle et à Tacoma. Notre trafic de containers est de plus en plus important, ce qui prouve bien que nous sommes aussi compétitifs que ces ports.

Le président: Le ministre a dit que votre port venait en troisième place parmi les ports les plus coûteux, mais en moyenne, vous êtes beaucoup plus compétitifs que cela, n'est-ce pas?

Capt Stark: L'observation ne vaut que pour un cargo en particulier.

Le président: Oui, mais qu'en est-il de votre compétitivité globale?

Capt Stark: Les tarifs s'appliquant aux containers n'ont sans doute pas augmenté depuis la fin des années 1980. Les exploitants de nos gares sont de plus en plus efficaces. Notre capacité de manutention horaire pour ce qui est des containers. . .

Le président: Ce que j'essaie de savoir, c'est si vous occupez un rang plus enviable que le troisième parmi les ports les plus coûteux.

Capt Stark: Nous sommes aussi compétitifs que tous les autres ports. Nous sommes même très compétitifs.

M. Longstaffe: On a mené une étude indépendante en Australie sur les expéditions de charbon qui montre que les gares Neptune de la côte Ouest sont vraiment très compétitives.

M. Fontana: Pourrions-nous avoir ces études?

Le président: Pourriez-vous les remettre à la greffière?

M. Longstaffe: Volontiers.

M. Guimond: Capitaine Stark, le port compte-t-il des locataires qui paient un loyer?

Capt Stark: Oui, les loyers représentent 50 p. 100 de nos revenus. Le reste vient de nos investissements ainsi que de nos droits de mouillage, de nos droits de débarcadère et de nos droits de quai.

[Texte]

Mr. Guimond: If a tenant has some difficulty and he asks you for a write-off on his debt, is it possible, or is it usual, to have a write-off given only by you, Captain Stark, without its receiving approval from Mr. Longstaffe or the CPC? Is that kind of write-off possible?

Capt Stark: I would have to go to my own board, not necessarily to CPC. Some of our leases over twenty years are quite restrictive because they have to have Order in Council approval, but for anything up to twenty years we have the authority here. But if I was going to do anything with those leases, I would have to go to my own board, because I don't have that delegated authority.

Mr. Guimond: You would have to go?

Capt Stark: Yes.

Mr. Guimond: Let me give you an example of \$600,000. Will you need the approval of Mr. Longstaffe and the board?

Capt Stark: Yes, approval of the board of directors.

Mr. Longstaffe: We had a tenant that went bankrupt and owed us a fair amount of money. We tried to be helpful to the tenant getting back on its feet, but finally we had to write off the charges. There was no chance of their recovering.

Mr. Guimond: After the bankruptcy?

Mr. Longstaffe: After the bankruptcy. We tried very hard not to be the party to drive them into bankruptcy. On the other hand, you can only go so far, because you have to be even-handed, and you expect all your other tenants to pay their rent.

Mr. Gouk: You had a devastating fire last year. What measures have been taken, or what capability is there within the port, to prevent some kind of catastrophe from fire for the various components of the port?

Captain Gordon Houston (Harbour Master, Vancouver Port Corporation): The fire you're referring to was the one at the Alberta Wheat Pool, by the Second Narrows. Five fire-boats operate within the port now. They were operating that night, under standards they have set.

You'll never prevent fires from happening, or incidents. We have an emergency plan. It's current. It's in place. It links with emergency plans from our tenants and the other terminals within the port.

• 1300

Mr. Gouk: Do you have anything that you are concerned about within there? We know that fires are always possible; otherwise, there'd be no fire departments. What is the potential for a real catastrophe there? Have you identified anything or examined to see if that is there, and if so, what are you doing to reduce the risk?

Capt Houston: There's always a potential for incidents within the port. For instance, this is an earthquake area. We've done a seismic survey on the potential for the damage from earthquakes and we have a program in place to mitigate some of that.

[Traduction]

M. Guimond: Si un locataire vous demande une remise de dette, pouvez-vous la lui accorder, capitaine Stark, ou devez-vous obtenir l'approbation de M. Longstaffe ou de la SCP? Ce genre de remise de dette est-il possible?

Capt Stark: Il faudrait que je soumette la chose à mon propre conseil d'administration, et pas nécessairement à la SCP. Les baux d'une durée de plus de 20 ans sont assortis de conditions assez strictes parce qu'ils font l'objet d'un décret, mais nous pouvons approuver les baux de moins de 20 ans. Il me faudrait cependant soumettre la question à mon propre conseil d'administration parce que je n'ai pas le mandat d'accorder une remise de dette à l'égard de ces baux.

M. Guimond: Il vous faudrait faire approuver la chose par votre conseil d'administration?

Capt Stark: Oui.

M. Guimond: Prenons le cas d'un bail de 600 000\$. Vous faudra-t-il l'approbation de M. Longstaffe et du conseil d'administration?

Capt Stark: Il faudra que j'obtienne l'approbation du conseil d'administration.

M. Longstaffe: L'un de nos locataires qui a fait faillite nous devait beaucoup d'argent. Nous avons essayé de lui venir en aide, mais nous avons finalement dû renoncer à recouvrer nos frais. Il nous était impossible de le faire.

M. Guimond: Après le dépôt de bilan?

M. Longstaffe: Oui. Nous avons fait en sorte que ce ne soit pas nous qui les acculions à la faillite. Par ailleurs, comme il faut être juste envers tous les autres locataires, nous ne pouvions faire davantage pour ce locataire-là.

M. Gouk: Un incendie dévastateur a ravagé le port l'an dernier. Quelles mesures ont été prises ou quelles dispositions existe-t-il pour empêcher qu'un incendie détruise toute l'infrastructure du port?

Le capitaine Gordon Houston (maître de port, Société du port de Vancouver): Le feu auquel vous faites allusion a eu lieu au silo de l'Alberta Wheat Pool à Second Narrows. À l'heure actuelle, le port est équipé de cinq bateaux-pompes. Ils ont tous été utilisés ce soir-là.

On ne pourra jamais prévenir toutes les incendies. Nous avons un plan d'urgence qui est à jour. Ce plan s'ajoute au plan d'urgence établi par nos locataires ainsi que les autres gares du port.

M. Gouk: Est-ce pour vous un sujet de préoccupation? On sait qu'un incendie est toujours une chose possible; dans le cas contraire, on n'aurait pas besoin de pompiers. Devez-vous donc vous attendre à de véritables catastrophes? Avez-vous étudié la question, et dans ce cas, que faites-vous pour prévenir le risque.

Capt Houston: Il y a toujours évidemment dans ce port des possibilités d'accident. Comme vous le savez, nous sommes dans une zone sujette aux tremblements de terre. Nous avons fait une étude sismique sur les probabilités de tremblements de terre, et nous avons effectivement un programme d'urgence en place.

[Text]

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): One of your main commodities is grain. The Western Grain Transportation Act is likely to be changed drastically. How do you foresee that impacting on the Port of Vancouver?

Mr. Longstaffe: That is very interesting, and it's a good question, Mr. Jordan. Let me respond in this way.

A major grain company came to see us within the past week to tell us that, from their analysis of what is likely to happen with the subsidy being removed and with the farmer making the call, they believe that the Port of Vancouver will be a beneficiary, that more grain will go through it. In their view—this is confidential and I won't name the source, which is a major company—Thunder Bay will probably be a net loser. Their conviction that we'll be a beneficiary on the west coast is such that they are interested in spending in excess of \$100 million to build a new grain facility in the Port of Vancouver.

It's not just Vancouver. Prince Rupert will be a beneficiary as well.

Mr. Jordan: There are contrary views on the impact—

Mr. Longstaffe: I accept that fully.

Mr. Jordan: —particularly what effect it might have on Thunder Bay.

Mr. Longstaffe: Yes.

Mr. Jordan: I agree with you that the airport and the port situations are quite different, but I don't think they're completely and totally different. No two airports are the same, either. I know that there are differences between the airport and the port, but is the airport your competitor?

Mr. Longstaffe: Not in the main. We have a very close and effective working relationship with the airport. There is not a lot of sea-air cargo at the moment, as there is in some other places in the world.

I discussed recently with David Emerson, the CEO of the airport, whether we are missing any opportunities between ourselves, and the conclusion we both reached is that we are not.

Certainly in the movement of persons we're not competitors. As 83% of our tonnage is bulk. . . Maybe we are competitors for a bit of container, high-priced-value goods, but it's not a major issue.

Mr. Jordan: The main concern you have with the government is that you could become even more efficient than you are now if the government would get out of your road. Is that what you're saying?

Mr. Longstaffe: The government isn't in our face today. We've got to be clear on that. What we don't like is the cost of the national office and the whole chain-of-approval process.

[Translation]

M. Jordan (Leeds—Grenville): Une de vos principales marchandises, c'est le grain. La Loi sur le transport du grain de l'Ouest va probablement être profondément remaniée. Est-ce que cela aura une incidence sur l'activité du port de Vancouver?

M. Longstaffe: Voilà une question intéressante, et tout à fait justifiée, monsieur Jordan. Permettez-moi d'y répondre.

La semaine dernière une grande société céréalière nous a contactés, pour nous expliquer que la subvention allait être supprimée, que les fermiers allaient eux-mêmes prendre les décisions, et que le port de Vancouver allait en être au total le bénéficiaire, avec une plus grande quantité de céréales. De l'avis de cette Société—et c'est tout à fait confidentiel, je ne dirai pas de qui il s'agit, c'est une grande compagnie—le port de Thunder Bay va, au total, être perdant. Mais ils pensent que sur la côte Ouest nous allons en profiter, à telle enseigne que cette Société est prête à dépenser plus de 100 millions de dollars pour aménager un nouveau terminal céréalier au port de Vancouver.

Ça ne concerne pas d'ailleurs que Vancouver. Prince Rupert va aussi en bénéficier.

M. Jordan: Là-dessus, les avis divergent. . .

M. Longstaffe: Je suis prêt à le croire.

M. Jordan: . . . et notamment en ce qui concerne les conséquences à Thunder Bay.

M. Longstaffe: Oui.

M. Jordan: Je suis d'accord avec vous pour dire qu'un aéroport et un port sont deux choses différentes, mais en même temps, je ne pense pas que ce soit des cas radicalement et complètement opposés. D'ailleurs, il n'y a pas deux aéroports qui soient pas complètement identiques. Je sais donc qu'il y a des différences entre la situation d'un aéroport et celle d'un port, mais est-ce que l'aéroport est véritablement votre concurrent?

M. Longstaffe: Pa vraiment. Nous avons d'ailleurs une excellente relation de travail avec l'aéroport. Nous n'avons pas en ce moment à Vancouver, comme dans d'autres endroits dans le monde, beaucoup de demandes de transport mer-air.

J'en ai parlé récemment avec David Emerson, le PDG de l'aéroport, pour savoir exactement si nous n'étions pas en train de passer à côté de certains marchés, et nous sommes parvenus à la conclusion que non.

En tous les cas, pour ce qui est des voyageurs, nous ne sommes pas en concurrence. Quatre-vingt-trois p. 100 de notre tonnage est constitué par le vrac. . . Peut-être que nous nous concurrençons un petit peu sur le marché des containers, et pour les marchandises dont le prix est très élevé, mais ça n'est pas véritablement un problème.

M. Jordan: Ce que vous pensez en ce moment c'est que vous pourriez améliorer votre rentabilité et être plus efficaces si l'État ne se mêlait pas de vos affaires. Est-ce cela?

M. Longstaffe: Soyons tout de suite très clairs, ce n'est pas le gouvernement qui nous gêne. Nous n'aimons tout simplement pas beaucoup penser à ce que coûte le bureau national, et nous n'aimons pas beaucoup, non plus, toute cette procédure d'autorisations en chaîne.

[Texte]

We have enough scale to warrant a really competent staff. We know how to do good plans. We'd like to do our annual plan—we think that's part of good corporate government—and have someone in Ottawa say, "We've reviewed your plan and it's okay, but you need to check back with us on that", or, "We've approved your plan. It's a green light to get on with it", with full delegation from there.

Mr. Fontana: Part of the mandate of the minister is looking at the total ports and harbours infrastructure in this whole country. There's no doubt that it's overbuilt. In fact, in the St. Lawrence Seaway we had people from Montreal and Quebec City tell us that we ought to shut the ports that are not efficient and consolidate and become efficient where we can be.

You mentioned other ports in B.C. Do they feed to you? Are they competition? What's your view? I ask this because you didn't address it all in your paper, or maybe you have but I haven't seen it. What do you think we ought to do with those small, local ports? Do you think we ought to turn them over to the communities or private sector or privatize them? What do you think we ought to do?

Mr. Longstaffe: We did not express any view on that in our report. We do have some competition with the Fraser port, and I guess a bit with the Port of Squamish, but competition is not a bad thing. We certainly are not on a tack advocating amalgamation of other ports with us. We live in harmony, with a bit of competition, and it's not an issue that we've addressed in our brief.

• 1305

Mr. Fontana: That's a good political answer, but I wonder if you could give me a business answer, not at this point in time but, if you wouldn't mind, as an addendum to your report. Perhaps think about what we have to do with this overcapacity and over-infrastructure in certain parts.

The Chairman: That would be a most welcome way to handle this situation.

Chairman Longstaffe and President Stark, we appreciate you and your colleagues coming before our committee today and making this presentation. We really appreciate the work you put into it. It will be very valuable in our final assessments. Thank you very much.

Colleagues, joining us now to make a presentation are the B.C. Lightkeepers, represented by Jim Abram and Don Graham.

Gentlemen, welcome to the committee. For your benefit and for the benefit of others in the audience, we're hoping the presentations can take about ten minutes so we can have twenty minutes for questions and answers. We'd really appreciate that. Thank you, gentlemen; the floor is yours.

Mr. Jim Abram (President, B.C. Lightkeepers): Thank you very much. Members of the committee, good morning, and thank you for the opportunity to appear before you today.

[Traduction]

Notre importance nous permet de nous offrir un personnel véritablement compétent. Nous savons également comment organiser un plan d'entreprise. Nous aimerions donc pouvoir dresser notre plan annuel—c'est comme cela que l'on gère une société—et que quelqu'un à Ottawa nous dise: «Nous avons consulté ce plan, ça va, mais recontactez-nous pour tel ou tel détail» ou: «Nous avons approuvé votre plan. Vous avez notre feu vert», avec entière délégation de pouvoirs.

M. Fontana: Le ministre a en partie pour mission d'examiner l'ensemble de la situation des ports et des infrastructures portuaires de tout le pays. Il ne fait aucun doute qu'il y a surabondance d'infrastructures. De fait, pour ce qui est de la Voie maritime du St-Laurent, des gens de Montréal et de Québec sont venus nous dire qu'il fallait fermer certains ports qui n'étaient pas rentables, rationaliser et devenir plus efficaces là où c'est possible.

Vous nous avez parlé de certains autres ports de Colombie-Britannique. Est-ce que ce sont des satellites ou des concurrents? Qu'en pensez-vous? Vous n'en avez pas vraiment parlé dans votre mémoire; en tous les cas, je n'ai rien vu là-dessus. Qu'est-ce que nous devons faire de ces petits ports locaux? Est-ce que nous devons les privatiser, les remettre entre les mains des autorités locales? Qu'en pensez-vous?

M. Longstaffe: Nous n'en avons pas véritablement parlé dans notre rapport. Nous sommes, d'une certaine manière, en concurrence avec le port de Fraser, et un petit peu avec celui de Squamish, mais la concurrence n'est pas nécessairement une mauvaise chose. Nous ne sommes certainement pas en train de demander la fusion de ces ports avec le nôtre. Nous coexistons dans l'harmonie, avec un certain degré de concurrence, et effectivement, nous n'en avons pas parlé dans notre mémoire.

M. Fontana: Sur le plan politique la réponse est bonne, mais j'aimerais avoir aussi une réponse d'homme d'affaires, peut-être pas maintenant, mais, si vous voulez bien, en supplément à votre rapport. Vous pourriez notamment penser à ce que nous devons faire de cette sur-capacité, et de ce sur-équipement, dans certains cas.

Le président: Ce serait certainement une bonne façon de répondre à la question.

Monsieur Longstaffe, monsieur Stark, nous vous remercions d'avoir comparu. Nous vous remercions également pour le travail de préparation que vous avez bien voulu y consacrer. Ce sera extrêmement utile dans notre évaluation finale. Merci beaucoup.

Chers collègues, nous recevons maintenant les gardiens de phares de Colombie-Britannique, représentés par Jim Abram et Don Graham.

Messieurs, nous vous souhaitons la bienvenue. Si vous voulez bien, et je le rappelle également pour les autres personnes présentes, nous aimerions que les exposés ne dépassent pas dix minutes, pour qu'il puisse nous rester 20 minutes de questions et de réponses. Nous vous en serions très reconnaissants. Merci. Messieurs, vous avez la parole.

M. Jim Abram (président, B.C. Lightkeepers): Merci beaucoup. Honorables membres du comité, bonjour, et merci de nous avoir invités à comparaître.

[Text]

My name is Jim Abram. I'm a lightkeeper at Cape Mudge Lightstation. I'm president of the B.C. Lightkeepers and a member of the Canadian Coast Guard consultation team that is looking into the lightstation services program.

Don Graham is with me. He is also a lightkeeper, at Point Atkinson Lightstation, and he's also a team member on the consultation team.

We've just finished three months of extensive consultation in 28 communities concerning the staffing of B.C. lightstations. There are 35 of them.

We feel our findings will be very helpful to you in your task because many of the issues covered in your terms of reference were addressed during our consultations. We find it to be very encouraging that we can share information on similar issues and save you a great deal of time and expense in seeking information we have already gathered.

I refer specifically to two of your objectives. They are to define the central roles and service, and to obtain regional views on priorities, issues and solutions.

By travelling to 28 communities from one end of this province to the other, we were able to hear from the users of services firsthand about their priorities and issues and the services they consider essential. The services they consider to be essential and within the federal mandate are a continuous and reliable aids-to-navigation system, including things like light horns and beacons; accurate on-site visual 360-degree marine and aviation weather reports with frequent updates; assistance to the public through search and rescue services at each site; a human presence to augment any automated systems that may be developed and to exercise judgment in situations that may arise.

The priorities, issues, and solutions were repeated in every community and city by every level of government, by MPs, MLAs, mayors, councils, native chiefs, and also by representatives from every conceivable user group and organization.

The solution was unanimous: staffed lightstations are the most cost-effective method of providing all the essential safety services that are now required.

With reference to your principles common to all modes, you list that services should focus on clients. Let there be no mistake; the clients that must be considered here are the hundreds of thousands of actual users of the services and the industries they service, not the companies or organizations of companies without prejudice, such as the Council of Marine Carriers, which only concerned about the cost to their shareholders.

Your clients have spoken. They've said they pay taxes for services so that they can conduct business and contribute to the economy. They want the best bang for their tax dollar, and keeping multifunctional staff on lightstations is the best way of getting that value, in their view.

[Translation]

Je m'appelle Jim Abram. Je suis gardien de phare à Cape Mudge, mais je suis également président de B.C. Lightkeepers, et membre de l'équipe de consultation de la Garde côtière du Canada, chargée d'étudier la situation du service des phares.

Je suis accompagné de Don Graham. Il est également gardien de phare, à Point Atkinson, également membre de l'équipe de consultation.

Nous venons juste de terminer trois mois de consultations approfondies auprès de 28 communes, consultations portant sur les équipes chargées des phares. Il y en a 35.

Nos conclusions seront, nous le pensons, extrêmement utiles au comité, dans la mesure où de nombreuses questions qui font partie de votre ordre de renvoi ont fait l'objet de discussions lors de nos consultations. Nous trouvons extrêmement encourageant de pouvoir vous faire parvenir cette information, car n'ayant pas à la recueillir vous-mêmes, cela vous économisera du temps et de l'argent.

Je veux parler, notamment de deux des objectifs que vous poursuivez. À savoir, définir les fonctions et les services essentiels, et obtenir le point de vue régional sur les priorités, la nature des questions qui se posent et les solutions.

En nous déplaçant d'un bout à l'autre de cette province, et en nous rendant dans 28 localités différentes, nous avons pu avoir l'avis de l'utilisateur du service, ainsi que ses priorités, notamment quant aux services qu'il considère indispensables. On considère notamment comme essentiel, dans le cadre de la présence fédérale, l'existence d'un système fiable d'aide à la navigation, ce qui inclut toutes formes de signalisation, balises lumineuses et sonores, rapports météorologiques fréquents sur 360 degrés pour l'aviation et la marine, assistance aux personnes en danger grâce aux services de recherche et de sauvetage, avec de surcroît, une présence humaine qui puisse suppléer au système automatisé lorsque la situation exige l'intervention de l'homme.

• 1310

La question des priorités, des solutions à apporter aux problèmes, a été discutée dans chacune des collectivités et petites villes concernées, à chaque niveau de gouvernement, aussi bien que par les députés fédéraux, provinciaux, les maires, les conseils municipaux et les chefs autochtones, mais également par les représentants de tout l'éventail des utilisateurs des groupes concernés.

La réponse a été unanime: la méthode la plus rentable de fournir tous ces services essentiels à la sécurité est d'avoir des phares gardés.

Lorsque vous abordez la question des principes qui doivent s'appliquer à tous les modes considérés, vous parlez de services axés sur les besoins de la clientèle. Mais ne nous y trompons pas: en ce qui nous concerne, lorsqu'on parle des clients, il s'agit des centaines de milliers d'utilisateurs directs et véritables de ces services, ainsi que les entreprises pour lesquelles ils travaillent, et non des sociétés ou groupes de sociétés, comme le Council of Marine Carriers, qui ne se soucie que de l'intérêt de leurs actionnaires.

Vos clients se sont donc exprimés. Ils paient des impôts pour un certain service, pour pouvoir faire leur travail et contribuer à l'économie. En échange de l'impôt payé, ils veulent le meilleur service, et dans notre cas, cela consiste à maintenir des équipes polyvalentes dans les phares; voilà l'avis des clients en question.

[Texte]

You further list in your principles that the users should have a say about the levels of service and the method of delivering that service. Once again, our consultations demonstrated overwhelmingly that the levels of service provided by lightkeepers are far superior to any others and, if anything, should be increased.

No technology exists today to replace that same level of service. I think that's a very important point you need to understand. This was reported by the Canadian Coast Guard director of technical services, Rick Bryant, to the commissioner of the coast guard, John Thomas, on December 15, 1994, and it was reiterated on January 19, 1995, in person by Mr. Bryant and myself.

Our consultations also brought to light the fact that cost recovery has not been managed well by the Canadian Coast Guard. Other branches and departments served by lightkeepers should be paying their fair share. To date, they haven't.

Users were willing to pay more for services through licensing, fuel taxes, or a number of other initiatives even though they feel that essential services should be covered by their taxes. They were very clear that those fees must be earmarked for lightstation services and should not go into general revenue.

With all due respect, I'd like to say to the members of this committee that it is your job as politicians to represent the taxpayer. This province has many multi-billion-dollar industries that contribute to this country's general revenue. The delivery of essential services to users that support those industries is Transport Canada's responsibility. As a transport committee, I would urge you to convince your minister of the valuable services that will be lost and the economic benefit that will be endangered by the removal of staff from lightstations. I would hope you wouldn't consider me as an advocate for just lightkeepers but as a messenger for the hundreds of thousands of British Columbians who are trying to get the attention of Minister Young.

I would also like to leave a few things with you. I have here copies of petitions from all across this province that have been sent to Minister Young, which contain over 25,000 signatures supporting the continued staffing of lightstations. There are also many hundreds of press clippings that have appeared nationally and provincially just since last June. There are also many hundreds of letters of support for staffing, many of them from organizations representing tens of thousands of users each. There is also a complete set of the minutes of the consultations from the 28 communities, along with the submissions and comment forms that were received. There is also one copy of a letter from Premier Harcourt to Prime Minister Chrétien regarding provincial interests in marine issues.

[Traduction]

Dans les principes que vous énumérez vous dites également que les utilisateurs doivent avoir leur mot à dire sur les niveaux de service et la façon de le fournir. Là encore, nos consultations ont permis de montrer de façon convaincante que les gardiens de phare fournissent le meilleur des services possibles, et que la seule chose à faire, si l'on veut changer quelque chose, c'est d'élargir ce service.

Aucune technique aujourd'hui ne peut effectivement remplacer ce service tel qu'il est fourni. Voilà quelque chose de très important qu'il faut bien comprendre. Le directeur des services techniques de la Garde côtière, Rick Bryant, l'a exposé au commissaire de la Garde côtière, John Thomas, le 15 décembre 1994, et cela a été répété le 19 janvier 1995 par M. Bryant et moi-même.

Nos consultations ont permis également de constater que le recouvrement des coûts n'a pas été bien géré par la Garde côtière du Canada. Les services et ministères de l'État qui ont recours à notre service devraient payer leur juste part, ce qui, jusqu'ici, n'a pas été le cas.

Les utilisateurs ont déclaré qu'ils étaient disposés à payer plus cher pour le service, notamment par le biais de droits de licence, d'un impôt sur le carburant, ou d'un certain nombre d'autres moyens, bien qu'à leur avis, les impôts qu'ils paient devraient couvrir le coût des services essentiels. Ils ont clairement indiqué que ces droits devraient être réservés, aux services des phares, au lieu d'être versés au Trésor public.

Avec tout le respect que je vous dois, j'aimerais faire remarquer aux membres du comité que votre travail de politiciens est de défendre les intérêts du contribuable. L'activité industrielle de cette province représente des millions de dollars, et nos entreprises paient leur part au Trésor. C'est le ministère des Transports qui a la responsabilité de fournir aux usagers ces services essentiels sans lesquels nos industries ne pourraient pas fonctionner. Je vous demanderais, à titre de Comité des transports de convaincre votre ministre de l'importance de ce service qui risque d'être perdu, et des conséquences économiques graves que pourrait avoir la suppression des gardiens de phares. Ne pensez pas que je sois ici pour simplement défendre leurs intérêts, je suis également le messenger de centaines de milliers d'habitants de Colombie-Britannique qui cherchent à se faire entendre de M. Young.

J'ai encore quelques remarques dont j'aimerais vous faire part. J'ai ici des pétitions de toute la province, qui ont été adressées au ministre, M. Young, et qui ont été signées par plus de 25 000 personnes approuvant le maintien du service des gardiens de phare. Il y a également des centaines d'articles parus dans la presse nationale et provinciale depuis le mois de juin dernier. Nous avons, par ailleurs, plusieurs centaines de lettres de soutien, notamment d'organismes qui représentent des dizaines de milliers d'usagers. Vous y trouverez également les procès-verbaux des consultations menées auprès de 28 localités, en même temps que les mémoires et les observations qui recueillis sur des formulaires. Il y a également un exemplaire de la lettre de M. Hartcourt, le premier ministre de la province, au premier ministre du Canada, M. Chrétien, à propos de la position de la province sur ces questions maritimes.

[Text]

[Translation]

• 1315

We would also like to present to you autographed copies of two books written by Don Graham, which have been quite well distributed across the nation, on the history of west coast lightstations. I've got only one copy for the committee, but you can share them to read in your spare time in the evenings.

Thank you for your patience. I'll be glad to try to answer any questions.

The Chairman: Thank you very much for your presentation to the committee.

I wonder if you could do us a favour. Since those documents were already sent to the minister's office, and because my clerk is allowed only so much baggage on the plane when we go back, could I ask you to accommodate the committee by sending them to our clerk via the service mail, etc.?

Mr. Abram: In Ottawa?

The Chairman: Yes.

Mr. Abram: That would be fine. I just thought I should bring them here today.

The Chairman: We'd appreciate it.

Mr. Abram: We had a very limited time in preparing this and getting it together.

The Chairman: We appreciate that, and I know that our clerk does.

Mr. Abram: Okay, we'll send those back to you.

The Chairman: Mr. Guimond, please.

Mr. Guimond: I have read a lot of articles in the newspaper in B.C. on this subject. I was elected to represent Quebec, but as a member of the official opposition I would like to have a better understanding. If you or the population here obtain postponement or scrapping of the decision about the future, then what will happen with the lighthouse-keepers who have been cut in Quebec and in the eastern provinces? Will we bring them back to work? My understanding is that it's a national policy across the board, but I have received some complaints from people in Quebec. They were cut a long time ago. I don't know how many years.

Mr. Abram: In answer to your question, yes, there have been cuts across the country, but I can speak only for the consultations that took place here. A few stations were cut here over the last few years. In our consultations, we received unanimous comment from the communities where these stations were cut that those stations are sorely missed and they have affected the essential safety services that are delivered. If you did not receive those comments in Quebec or in any other place in the country, then I can't speak to that.

I don't think there was any intention to restaff all of the lightstations in the country.

Nous aimerions également vous remettre les exemplaires dédiés de deux ouvrages écrits par Don Graham, sur l'histoire des phares de la côte Ouest, ouvrages qui se sont très bien vendus dans tout le pays. Nous n'en avons qu'un exemplaire pour le comité, mais vous pourrez vous les prêter et les lire le soir à vos moments perdus.

Merci pour votre patience. Je serais heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci pour cet exposé.

Je vais vous demander quelque chose. Puisque ces documents ont déjà été adressés au bureau du ministre, et comme par ailleurs les bagages de notre greffière ne doivent pas dépasser une certaine limite de poids lorsque nous prendrons l'avion du retour, auriez-vous la gentillesse et l'obligeance, dans l'intérêt du comité de nous faire parvenir ces documents par courrier?

M. Abram: À Ottawa?

Le président: Oui.

M. Abram: C'est parfait. Je pensais bien faire en les apportant aujourd'hui.

Le président: Nous vous en remercions.

M. Abram: Nous n'avons pas disposé de beaucoup de temps pour nous préparer à cette séance et rassembler nos documents.

Le président: Nous comprenons, et je sais que notre greffière apprécie beaucoup votre effort.

M. Abram: Très bien, nous vous ferons parvenir tout cela par courrier.

Le président: Monsieur Guimond.

M. Guimond: J'ai lu beaucoup d'articles sur ce sujet dans la presse de Colombie-Britannique. J'ai été élu pour représenter le Québec, mais comme député de l'Opposition officielle j'aimerais bien comprendre ce dossier. Si vous obtenez, en même temps que les habitants de Colombie-Britannique, un report où une annulation de la décision, qu'advient-il du sort des gardiens de phare du Québec et des provinces maritimes dont le poste a été supprimé? Seront-ils réintégrés? Si je comprends bien, il s'agit d'une politique qui s'applique uniformément à tout le Canada, mais je dois dire que j'ai reçu des plaintes émanant de la population québécoise, étant donné que là-bas, ces postes ont été supprimés il y a déjà longtemps. Je ne peux pas vous dire combien d'années.

M. Abram: Oui, effectivement, il y a eu des suppressions de postes dans tout le pays, mais je ne peux vous parler que des consultations qui ont été organisées ici. Au cours des dernières années, un certain nombre de phares d'ici ont été supprimés. Lors de nos consultations, nous avons constaté que les localités concernées étaient unanimes pour dire que les phares qui avaient été supprimés manquaient beaucoup, et que cela nuisait énormément aux services essentiels à la sécurité. Je ne sais pas si on vous a dit la même chose au Québec ou ailleurs, de cela je ne peux pas parler.

Je ne pense pas que l'on ait l'intention de recréer des postes de gardiens de phare partout où ils ont été supprimés.

[Texte]

The two coasts, being the east coast and the west coast, were left to the last because services are essential and they are still being used. If services have grown to be antiquated in certain areas, then they have been eliminated. The ones that are still used daily for safety services should be retained. That's what the public has said, and that's all we're trying to get across to the minister: that there can be special circumstances in certain regions.

In your terms of reference you talk about looking at this in a regional way.

Mr. Guimond: I don't have to speak for the minister. I'm not his friend; he's not my friend. Mr. Fontana very often is speaking for the minister, and he will speak for the minister.

Do you realize that an argument will be: if it's true that we don't have those jobs in Quebec and in the eastern provinces, why must we keep them here?

Mr. Abram: I understand what you're getting at. As we understand it, the situation is unique to the west coast and the east coast of Canada. The services that are provided are essential for the people who still use them. The population of users has changed. The trend has changed considerably. The growth has increased incredibly on those two coasts.

The amount of service that is available has been cut to the bare bones at this point. To reduce it any further would make it very difficult to maintain an adequate safety net up and down this coast.

• 1320

Mr. Guimond: Where you mention, at the top of page 2, that the priorities were repeated in every community and city by every level of government, MPs, MLAs, mayors, you can add senators, because I think Senator Pat Carney, a former PC, worked hard. She's for you—

Mr. Abram: You're absolutely correct. She's for keeping services for the people of B.C.

Mr. Guimond: What happened differently since October 25, 1993? This is a problem with the two old parties, a flip-flop. When you are in power you have one language and when you are in the opposition you have another language. In the past, what was the speech of the PCs when they were in power for nine years?

Mr. Abram: The one thing that has remained constant here is the bureaucracy. The bureaucracy has driven this initiative; this was not a government initiative. It was brought as departmental policy to a Liberal minister prior to the last Conservative government. It was stopped then, by the way, and it was brought forward again to the Conservative government, and through extensive political protest by the public it was stopped once again during the Conservative reign.

[Traduction]

Pour ce qui est de la côte Est et de la côte Ouest, on a attendu le plus longtemps possible étant donné qu'il s'agit de services essentiels, qui sont encore utiles. Là où les services n'étaient plus adaptés à la situation, ils ont été supprimés. Ceux qui sont encore utilisés quotidiennement, pour des raisons de sécurité, devraient être maintenus. Voilà ce que la population interrogée a déclaré, et c'est également ce que nous essayons de faire comprendre au ministre: il faut tenir compte, à chaque fois, de la situation particulière de chaque région.

Votre ordre de renvoi précise bien que vous devez étudier la question d'un point de vue régional.

M. Guimond: Je ne veux pas me prononcer pour le ministre. Nous ne sommes pas particulièrement amis. M. Fontana parle souvent pour le ministre, et si nécessaire, il le fera.

Vous comprenez bien que l'on peut présenter l'argument suivant: si l'on a supprimé les gardiens de phare au Québec et dans les Maritimes, pourquoi les conserverait-on ici?

M. Abram: Je comprends très bien où vous voulez en venir. Mais d'après nous, la situation de la côte Ouest et de la côte Est est tout à fait particulière. Pour la population qui en a besoin, les services fournis sont quelque chose d'essentiel. Par ailleurs, la population des utilisateurs a évolué. Il y a eu une évolution radicale. On a assisté sur ces deux côtes à une croissance spectaculaire.

Or, le service disponible a été réduit à sa plus simple expression. Il deviendrait très difficile, du nord au sud de cette côte, de continuer à maintenir un minimum de sécurité si l'on poursuivait cette politique de compressions.

M. Guimond: Vous dites, en haut de la page 2, que dans chaque localité, dans chaque petite ville, les priorités ont été réaffirmées par tous les paliers de gouvernement, par les députés fédéraux, provinciaux, les maires; vous pourriez ajouter les sénateurs, je pense notamment à la sénatrice Pat Carney, qui vient du Parti conservateur, et à tout le travail qu'elle a fait à ce sujet. Elle défend votre. . .

M. Abram: Vous avez tout à fait raison. Elle demande que l'on maintienne ces services, et cela dans l'intérêt des habitants de la Colombie-Britannique.

M. Guimond: Alors, qu'est-ce qui s'est passé de nouveau depuis le 25 octobre 1993? C'est toujours ce même problème que l'on a avec les deux partis traditionnels de ce pays, je veux parler des revirements successifs. Lorsque l'on est au pouvoir, on tient un certain langage, qui n'est pas celui que l'on tenait dans l'opposition. Que disait donc le Parti conservateur pendant les neuf années où il a été au pouvoir?

M. Abram: Ce qui est resté constant dans tout cela, c'est l'administration. C'est elle qui est à l'origine de toute cette réforme, et non le gouvernement. Cette initiative avait d'ailleurs été soumise, comme politique du ministère, au ministre libéral qui avait précédé le conservateur. Les choses sont alors restées en l'état, puis le projet de réforme a, à nouveau, été présenté au gouvernement conservateur, lequel, suite aux protestations véhémentes de la population auprès des élus, a là encore décidé de ne pas le mettre à exécution.

[Text]

Now we are back into a Liberal government, and the policy once again has been brought forward by the department, by the bureaucracy. They are not elected to serve the people. You are.

Mr. Don Graham (B.C. Lightkeepers): It may be worth mentioning that a planning document that was leaked to *The Vancouver Sun* outlined their technique, and that was to achieve de-staffing without "public protest, political meddling or intervention". This was the bureaucratic strategy that was unveiled at the time.

Mr. Gouk: I want to clear a couple of things.

First, the analogy being developed by Mr. Guimond was that because it's already gone on the east coast, should we be trying to save it in the west? I would liken that to the situation where you had a roomful of hostages and half of them were shot before you could mount the rescue effort; you would still try to rescue the rest of the hostages who were in there.

One other comment may come up from Mr. Fontana, the minister's comment that has often been thrown at me, which is that because we've shut down all the lighthouses in Australia we should shut them down in British Columbia. If they're going to follow that type of analogy, I hope the justice minister looks at what they did with gun legislation in Australia and makes up his mind which direction he's going to follow.

The Chairman: Now that we've got the politics out of the way, maybe we can get to the questions.

Mr. Gouk: Well, it's still valid. I hear about how they shut them down in Australia so we've got to shut them down in B.C. I'd suggest they fly around the coast of Australia and then they fly up the coast of B.C. in bad weather and tell me there's a comparison.

What is the average salary of a lightstation keeper?

Mr. Abram: The annual salary is \$26,000 to \$28,000 per year. That is for seven days per week.

Mr. Gouk: How many per lightstation?

Mr. Abram: There are two keepers at most lightstations. Some are single keepers and some have four because they're rotational. So at a total of 35 stations there are 70 keepers, but the distribution is not equal.

Mr. Gouk: An average of two per. . .

Mr. Abram: That's right. There's no overtime paid. They work seven days a week, 365 days a year.

Mr. Gouk: So we are not talking a great deal of money in terms of personnel.

Mr. Abram: We are talking a very insignificant amount of money; \$3.5 million per year in savings is what is projected, and that includes the salaries of the light keepers at \$2.7 million. So there's a bit of subtraction that has to take place before you can talk about the savings. Until those 70 jobs have been absorbed by the system at some point, or gone through attrition or whatever, that savings will not be realized.

[Translation]

Nous sommes à nouveau sous un gouvernement libéral, et le même projet a, une fois de plus, été soumis au gouvernement par le ministère, c'est-à-dire l'administration. Ces gens-là ne sont pas élus pour servir la population. Vous, oui.

M. Don Graham (B.C. Lightkeepers): Une fuite intéressante à rappeler est celle du document de planification que le journal *The Vancouver Sun* a cité, et qui donne une idée de la technique prévue en matière de compression de postes, laquelle devait se faire «sans susciter de protestations du public, ni de pressions ou interventions politiques». Voilà donc la stratégie que l'administration entendait suivre à l'époque.

M. Gouk: J'aimerais clarifier un certain nombre de choses.

Tout à l'heure, M. Guimond a laissé entendre qu'il était peut-être futile de vouloir sauver quoique ce soit sur la côte Ouest, puisque les décisions avaient déjà été prises pour la côte Est. Est-ce que si vous avez un groupe d'otages, dont la moitié a déjà été exécutée, vous abandonnez l'idée de sauver les autres, sous prétexte que les premiers ont déjà été tués?

Et il y a aussi cette déclaration du ministre qui m'a souvent été citée, et que peut-être M. Fontana lui-même reprendra, selon laquelle nous devrions supprimer les phares de Colombie-Britannique puisque c'est ce qu'on a fait en Australie. Si c'est ce genre d'analogie qui décide notre politique, j'espère que le ministre de la Justice s'inspirera de la législation australienne sur les armes à feu pour savoir dans quel sens il doit orienter sa propre politique.

Le président: Maintenant que nous avons beaucoup parlé de politique, nous pouvons peut-être revenir à nos moutons.

M. Gouk: Ça reste quand même vrai. On entend sans arrêt dire que l'on a fermé les phares en Australie et que, de ce fait, il faut suivre cet exemple en Colombie-Britannique. Je conseillerais alors simplement à ces gens-là d'aller faire un tour d'avion sur les côtes australiennes, puis sur les côtes de Colombie-Britannique par mauvais temps, et de me donner le résultat de leur comparaison.

Quel est le salaire moyen d'un gardien de phare?

M. Abram: De 26 à 28 000\$ par an. Pour sept jours de travail par semaine.

M. Gouk: Combien sont-ils par phare?

M. Abram: Dans la plupart des phares ils sont deux. Quelquefois, il y a un seul gardien et dans d'autres cas, il y en a quatre qui se relayent. Au total, 70 gardiens pour 35 phares, mais qui ne sont pas répartis de façon égale.

M. Gouk: Ça fait une moyenne de deux. . .

M. Abram: Oui. On ne paye pas les heures supplémentaires. Les gardiens travaillent sept jours par semaine, 365 jours par an.

M. Gouk: Ça ne fait donc pas une masse salariale importante.

M. Abram: C'est assez peu: 3,5 millions de dollars par an d'économisés, selon le projet, ce qui inclut les salaires des gardiens de phare pour 2,7 millions de dollars. Mais ce n'est pas véritablement le chiffre de l'économie réalisée. Tant que ces 70 emplois n'auront pas réellement été supprimés, grâce à la mise en place d'un nouveau système, ou à cause de départs en retraite, vous ne pouvez pas encore parler d'économies.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Gouk: Is one of the official duties or responsibilities of lightkeepers—and I know they do some supplemental things that aren't part of their mandated duties—taking weather sequences, ceiling and visibility and other weather phenomena? Is any part of that weather reporting part of their official duties?

Mr. Abram: Part of our official duties that has been cloudy, to say the least, over the years is who is responsible for supplying marine and aviation weathers. Now, Air Navigation Services of Transport is responsible for providing that. They do it through a contract with Marine Navigation Services, which works out to \$1,400 per year per lightstation. That's \$1,400. The contract station, if a private individual does it, receives \$50,000 to \$60,000 per year for half the amount of service, a twelve-hour day.

• 1325

Mr. Gouk: But it is a service they require and they do get from lightkeepers at this time.

Mr. Abram: That's right; and the marine end of it, the marine local weather reporting, has always been done by lightkeepers as a part of their job description. So that one is included, and it has been verified by the users up and down this coast that the users feel no matter who says it's their mandate to provide weathers, it is Transport Canada, the coast guard.

Mr. Gouk: Automating lightstations is part of the automation equipment required in order to remove the lightkeepers, the AWOS system?

Mr. Abram: Only in a couple of spots would that even be feasible. At this time—

Mr. Gouk: It's not a matter of whether it's feasible. The government doesn't always do feasible.

Mr. Abram: They can't do it. According to Air Navigation Services, they cannot do it. They need to save \$150,000 over a period of 15 years in order even to make it possible to install AWOS.

Mr. Gouk: What are they doing if they take out lightkeepers and they don't put AWOS in?

Mr. Abram: Either they will be doing nothing or they will be putting in the very limited wind speed and direction indicators that were designed by Atmospheric Environment Service for forecasting purposes, not local weather conditions. You will not have visual reports of visibility, ceiling, sea state, types of precipitation. Those things are not measurable by the present technology.

Mr. Hubbard (Miramichi): Mr. Abram, I'm from the Atlantic area, and I certainly sympathize with your position. We have had a lot of cutbacks in the bases and our lighthouses. The most recent one is the closing of our fish hatcheries, which will be coming up in the very near future. We are scurrying around, trying to look at alternatives.

M. Gouk: Le gardien de phare a-t-il officiellement pour tâches ou responsabilités—je sais qu'ils font, en plus, un certain nombre de choses qui ne sont pas véritablement prévues dans leur mission—de s'occuper de relevés météorologiques, de la visibilité et de l'ennuage et autres conditions atmosphériques? Sont-ils tenus, par le règlement, de faire ce genre de travail météorologique?

M. Abram: Précisément, notre responsabilité en matière d'information météorologique pour les marins et les aviateurs, est restée pour le moins très mal définie. En réalité, ce sont les services de la navigation aérienne du ministère des Transports qui en ont maintenant la responsabilité. Cela fait l'objet d'un contrat avec les services de navigation maritime, pour la somme de 1 400\$ par an et par phare. Je répète bien, 1 400\$. Pour cela, une station météorologique privée touche 50 000 ou 60 000\$ par an, pour un service de 12 heures par jour, c'est-à-dire la moitié.

M. Gouk: Mais pour le moment c'est un service fourni par les gardiens de phare.

M. Abram: Oui. Et jusqu'ici ce sont les gardiens de phare qui assuraient ce service météorologique local destiné à la navigation en mer, cela faisait partie de leur description de fonctions. Ce service-là est donc bien inclus dans notre mission, et les utilisateurs du nord au sud de cette côte ont pu effectivement vérifier, quoiqu'on en dise, que c'est bien Transports Canada, la Garde côtière, qui a la responsabilité du temps.

M. Gouk: Pour pouvoir supprimer les gardiens de phare, il faut équiper les phares d'un système automatique, notamment le AWOS?

M. Abram: Ça n'est possible que dans très peu de phares. En ce moment. . .

M. Gouk: Il ne s'agit pas de savoir si c'est possible, ça n'est pas nécessairement la façon de raisonner du gouvernement.

M. Abram: Ça n'est tout simplement pas faisable. D'après les services de navigation aérienne, ça n'est pas faisable. Il faudrait économiser 150 000\$ sur 15 ans pour justifier l'installation du AWOS.

M. Gouk: Que vont-ils alors faire si l'on supprime les gardiens de phare sans installer d'AWOS?

M. Abram: Soit on ne fera rien, soit on installera un système assez rudimentaire d'anémomètres et de girouettes conçu par le Service de l'environnement atmosphérique pour établir des prévisions météorologiques, non des rapports sur les conditions locales. Il n'y aura pas de bulletin météorologique indiquant la visibilité, l'ennuage, l'état de la mer, ainsi que les précipitations. Les systèmes automatiques actuels ne permettent pas de mesurer cela.

M. Hubbard (Miramichi): Monsieur Abram, je viens de la région atlantique, et je comprends très bien votre position. On a beaucoup amputé les budgets des bases et des phares dans notre région. Tout récemment, on a décidé de fermer une éclosérie, cela va se faire dans très peu de temps. Nous nous débattons pour essayer de trouver des solutions de remplacement.

[Text]

You mention here on page 2, for example, hundreds of thousands of users. If you see this as a vital service and one that's necessary here on the British Columbia coast, have you looked at other methods of financing, other avenues of government or municipalities that might want to take on this task of offering lighthouse services?

Mr. Abram: This is certainly something that came out in the consultations, that people are willing to look at alternatives. But there's still a very definite feeling that it is a federally mandated responsibility to provide transport services. That's why people keep coming back to us and saying, I'm sorry, we pay a lot of taxes, these industries contribute a lot of revenue to this country. They feel very strongly the small amount of money they're asking for to continue the service should be provided federally as a blanket transportation safety net.

The alternatives can certainly be looked at, but to de-staff and then to go back and look at alternatives does not make sense. You're going to have a total waste of infrastructure that's already there, duplication of efforts, taking away, putting back, all those sorts of things. The de-staffing initiative has to be stopped in order to look at alternatives. That seems to be the only sensible way to go about doing business. If we are supposed to be a business-like organization, which we are trying to be, that seems to be the more business-like way of doing it.

Mr. Hubbard: The only comment on that is that ours has been a difficult procedure, and the only advice I could give you from what I have heard and what has happened to the Atlantic is that you should look at your alternatives. I'm sorry to say that, but I know in many rural areas, in many far-flung reaches of this country, these things are happening. They're being put on local people to take up the initiatives and look for alternative methods if the services are required.

Mr. Gouk: You're probably aware transport minister Young was before this committee in Ottawa earlier this month and he specifically stated that any facility that makes use of AWOS technology in order to remove personnel would be put on hold until such time as AWOS is determined to be reliable, which of course we know it isn't at this time, whether or not it ever will be in the future. That may very well impact on at least some of the light stations.

Mr. Abram: Yes, it would. The AWOS system, you have to keep in mind, was designed for airports.

Mr. Gouk: It didn't work there either.

Mr. Abram: No, but it's designed for human augmentation. There's supposed to be someone there in the way of a technician or whatever to make sure that it works.

The experience of the AWOS-ANS system has not been a good one.

[Translation]

Vous dites à la page 2, par exemple, que votre service s'adresse à des centaines de milliers d'utilisateurs. Si c'est un service vital, tout à fait indispensable sur la côte de Colombie-Britannique, avez-vous envisagé d'autres façons de le financer, de faire appel à d'autres paliers de gouvernement, aux municipalités par exemple, qui pourraient décider de prendre la responsabilité de ce service de phares?

M. Abram: Les consultations ont permis effectivement de constater que l'on était disposé à envisager certaines solutions de rechange. Par ailleurs, on continue à avoir le sentiment que cela fait partie de la responsabilité fédérale, puisque cela concerne le transport. Voilà pourquoi on a continué à nous répéter, lors des consultations, que l'on payait suffisamment d'impôts, et que les secteurs d'activités concernés versaient leur juste contribution aux recettes fédérales. Les gens ont donc nettement le sentiment que la petite différence nécessaire au maintien du service devrait être financée par le fédéral, dans le cadre d'une politique globale de sécurité des transports.

On peut envisager des solutions de rechange, mais supprimer des postes, et ensuite chercher quelles sont ces solutions de rechange n'a aucun sens. Il y a là toute une infrastructure qui va être perdue, on va supprimer certaines choses, on va en réinstaller d'autres, il y aura double emploi de certains équipements etc. Avant de réfléchir à ces solutions de rechange, il faut reporter la décision de supprimer les postes. C'est la seule façon sensée, me semble-t-il, de procéder. Si l'on doit tenir compte des impératifs économiques, ce que nous essayons de faire, c'est certainement la meilleure façon de se montrer financièrement responsable.

M. Hubbard: Je peux vous dire que chez nous ça n'a pas été facile, et le seul conseil que je puisse vous donner, d'après ce que je sais de ce qui s'est passé sur la côte atlantique, c'est que vous devriez d'ores et déjà réfléchir à ces solutions alternatives. Je regrette de devoir vous le dire, mais je sais qu'ailleurs, dans de nombreuses campagnes reculées et isolées de ce pays, c'est ce qu'on fait. On demande à la population locale de prendre les choses en main, de réfléchir aux solutions alternatives, là où les services sont indispensables.

M. Gouk: Vous savez sans doute que le ministre des Transports, M. Young, a comparu devant le comité à Ottawa au début du mois, et d'après ce qu'il nous a dit, tout projet de remplacer le personnel par le système AWOS sera mis en veilleuse tant que l'on aura pas la certitude que le système en question est fiable, ce qui n'est pas le cas pour le moment, et on ne sait donc pas ce que l'avenir nous réserve. Je suppose que cela aura des conséquences concrètes pour un certain nombre de phares.

M. Abram: Certainement. Le système AWOS, ne l'oubliez pas, a été conçu pour les aéroports.

M. Gouk: Mais là non plus, ça n'a pas marché.

M. Abram: Non, mais il n'est pas conçu pour fonctionner entièrement tout seul. Il faut qu'un technicien ou un contrôleur soit sur place pour s'assurer qu'il fonctionne correctement.

La performance de ces systèmes automatiques d'observation météorologique et de navigation aérienne n'est pas très bonne jusqu'à présent.

[Texte]

Mr. Fontana: I can understand that any time there is change that affects people and it comes in conflict with technology, obviously that's hard to do.

Mr. Abram, you've given us a great picture of what lightstations and lighthouse-keepers do, and I can understand that. You talked about respecting the taxpayer. The problem is that we're moving toward a user-fee concept in everything. Unfortunately, that's the reality of life. The taxpayer is saying that we have to cut back. My taxpayers in London, Ontario, as well as the ones we've heard, are not saying to keep everything at the status quo. The status quo is unsustainable.

You've brought in that the users are prepared to pay. Mr. Hubbard says, well, have the users pay; it's not a problem. But the federal government, on behalf of the taxpayers generally, can't do it any more.

Let's not confuse the issue. The fact is that we're de-staffing and have de-staffed a lot of lighthouse stations across this country over the past number of years. You're absolutely right: the east coast and west coast have been left, obviously, because of the nature of the regions. In some cases lighthouse stations will remain and serve the function they serve now; they just won't have anybody in them.

I'm sure you've heard of Mr. Norman Matthews, who is world-renowned in terms of lighthouse studies. In fact, he was hired by the minister directly, because the latter wanted a definitive answer from the world's best as to the state of lighthouses across the world. Mr. Matthews tabled a report. I don't know if you can take a look at it or if you've had an opportunity to talk to him.

Tell me of any other country in the world that hasn't done what Canada is doing. Every other country in the world, from Britain. . . All the maritime countries in the world have de-staffed or closed down lightstations because technology exists today that can in fact do the things lighthouses were designed to do.

One of the other things you pointed out is that your clients said that they wanted lighthouse-keepers and lighthouses to do a number of things that were never in the mandate of a lighthouse, but were in the mandates of the coast guard and search and rescue and in the mandate of other things that the minister is not cutting that will be supplied to your clients. So let's not roll a bunch of other things into what a lighthouse-keeper, one person, at a given time, can do in looking out from his lighthouse. Let's put everything into its proper perspective.

To suggest that by eliminating lighthouses and lighthouse-keepers there are accidents waiting to happen is being overly dramatic, sir.

Mr. Abram: I'll address your last point first.

The strategic location of lightstations is the first thing that has been missed. To say that a lightkeeper who is looking out at one spot is not a valuable service and that people will not be impacted. . . The 35 locations where these lightstations exist just happen to be most travelled, transited, used areas on this coast.

Mr. Fontana: How far can a person see?

Mr. Abram: I don't want to get into a debate; I'd like just to—

[Traduction]

M. Fontana: Les changements technologiques qui ont des conséquences sur le plan humain provoquent toujours des conflits compréhensibles qui ne sont pas faciles à gérer.

Monsieur Abram, vous nous avez brossé un tableau magnifique du travail des gardiens de phare et du rôle des phares. Vous avez parlé du respect dû au contribuable. Le problème c'est que nous entrons dans une ère de tarification de tous les services. Malheureusement, c'est une réalité. Les contribuables nous disent de réduire les dépenses. Les contribuables de ma circonscription de London, en Ontario, comme tous les autres que nous avons entendus, ne réclament pas le maintien du statu quo pour tout. C'est impossible.

Vous avez dit que les usagers étaient prêts à payer. M. Hubbard dit, bon, faisons payer les usagers; ce n'est pas un problème. Mais le gouvernement fédéral, au nom de l'ensemble des contribuables, ne peut plus le faire.

Il ne faut pas confondre les problèmes. Nous désaffectons et nous avons déjà désaffecté un grand nombre de phares au cours des dernières années. Vous avez tout à fait raison: la côte Est et la côte Ouest n'ont pas été touchées pour des raisons évidentes de topographie. Dans certains cas, les phares resteront et continueront à remplir la même fonction; seulement, ils seront automatisés.

Je suis certain que vous avez entendu parler de M. Norman Matthews, le spécialiste mondial des phares. De fait, il a été embauché directement par le ministre parce que celui-ci voulait que le meilleur spécialiste mondial lui donne une réponse définitive sur la situation des phares à l'échelle mondiale. Monsieur Matthews a déposé un rapport. Je ne sais si vous avez eu l'occasion de le consulter ou d'en discuter avec son auteur.

Citez-moi un autre pays qui n'ait pas fait ce que fait le Canada. Tous les autres pays du monde, depuis la Grande-Bretagne. . . tous les pays maritimes du monde ont automatisé ou désaffecté leurs phares, car la technologie d'aujourd'hui permet de s'en passer.

Vous nous parlez de services réclamés par les usagers qui n'ont jamais été assurés par les phares ou les gardiens de phare mais par la Garde côtière, les Services de recherche et de sauvetage en mer, etc., services que le ministre n'a nullement l'intention de limiter et qui seront toujours offerts aux usagers. Ne prétendons pas à une seule personne, en haut du phare, la responsabilité de tous ces services et de toutes ces activités. Soyons réalistes.

Suggérer qu'éliminer les phares c'est ouvrir la porte à toutes sortes d'accidents est largement exagéré, monsieur.

M. Abram: Je commencerai par votre dernier point.

La première chose qui est mal comprise c'est l'emplacement stratégique des phares. Dire que le gardien qui regarde son bout de mer du haut de son phare ne sert pas à grand-chose et que sa disparition ne changera pas grand-chose. . . Les 35 emplacements où se trouvent ces phares sont les points de passage les plus fréquentés le long de cette côte.

M. Fontana: Jusqu'où voit-on du haut d'un phare?

M. Abram: Ce n'est pas ce dont je veux discuter; ce qui m'intéresse. . .

[Text]

Mr. Fontana: How far can a person see from a lighthouse? I mean a human being; I'm not talking about the light.

Mr. Abram: If you'd like to debate the issue, that's fine; but if you'd like me to answer your question, I'll be glad to.

From these strategic locations, because of the traffic patterns and because of the uses that have changed over the years, the lightstations participate to a very extensive degree in search and rescue, in weather observing, and in allowing people to transit these areas to get to their destinations, where the commerce exists.

Going back to Norman Matthews, yes, I had an opportunity, as a number of us did, to meet with him when he was here—twice, as a matter of fact. His assessment of B.C.'s situation was a helicopter flight on a sunny day around the Strait of Georgia, from the air. He landed at one lightstation and looked at it and said, basically, "It looks pretty much like the coast of Norway. I'm sure we can do it here, too".

If you will go back to the recent international experience, we have heard that England has de-staffed its lightstations. I'm sorry, but that's not totally correct; they have automated many of the functions. They are working on reinstating 43 coast watch stations in that country.

• 1335

Now, 36 of those stations are in England, and the rest are in Ireland. First of all, we've been told they are coast watch stations, not lightstations. So far, 21 of the 36 have been verified as being lightstations. So they are being restaffed. The reason they are being restaffed is because of the increase in deaths right off the stations—to be exact, 15 in one year. Now that's unacceptable. If staff being there can prevent that, it should be done.

Australia is the same thing. They have people on the stations. The U.S. has people on the stations. Whether they are called lightkeepers is another matter.

Mr. Fontana: Perhaps you could provide this committee with some statistics. We have de-staffed over 50% or 60% of every lighthouse this country has had. I'd like to know your statistics on loss of life because of de-staffing or automating the lighthouse station. If you have some of those statistics, I'm sure the committee would like to receive them.

Mr. Graham: Since the minister announced his decision in May, lightkeepers on both coasts have saved seven lives. That is amply documented. That says nothing about the number of lives that have been saved through the preventative action of the keepers there, which is to say providing accurate weather reports that people take into account before they decide to transit an area. So seven lives have been saved so far.

I think it is also worth mentioning that in 1987 the coast guard costed out the value of a human life at \$500,000 for the purpose of showing a cost-benefit for—

Mr. Fontana: I'm not trying to put a value on human life, of course not. What I want is some statistics that—

The Chairman: Thank you very much, Mr. Fontana.

[Translation]

M. Fontana: Jusqu'où voit-on du haut d'un phare? Je ne parle pas du faisceau lumineux, je parle du gardien.

M. Abram: Si vous voulez qu'on en discute, très bien, mais si vous voulez que je réponde à votre question, je veux bien aussi.

Depuis ces emplacements stratégiques, compte tenu du trafic et de son évolution avec les années, les phares sont très actifs dans le domaine de la recherche et du sauvetage, de l'observation météorologique, et permettent aux usagers d'atteindre sans danger leur destination.

Pour en revenir à Norman Matthews, oui, j'ai eu l'occasion, comme un certain nombre d'entre nous, de le rencontrer lorsqu'il est venu ici—en fait, deux fois. Son évaluation de la situation en Colombie-Britannique s'est résumée à un survol en hélicoptère du Détroit de Georgia par une belle journée ensoleillée. Il s'est posé près d'un phare, a regardé le paysage et a dit, en gros : «Cela ressemble beaucoup à la côte norvégienne. Je suis sûr que nous pouvons faire la même chose ici.»

Pour revenir à l'expérience internationale, nous avons entendu dire que l'Angleterre avait désaffecté ses phares. Je m'excuse, mais ce n'est pas tout à fait exact; ils ont automatisé une grande partie des fonctions. Ils sont en train de remettre en service 43 stations d'observation côtière.

Trente-six de ces stations sont en Angleterre et le reste en Irlande. Tout d'abord, on nous a dit que c'étaient des stations d'observation côtière et non pas des phares. Après vérification, 21 de ces 36 stations sont en fait des phares. Ils sont remis en service avec du personnel. S'ils y remettent du personnel c'est à cause de l'augmentation des accidents mortels juste en face des stations—pour être exact, 15 accidents mortels en un an. C'est inacceptable. Si la présence de personnel peut l'éviter, il faut le faire.

C'est la même chose en Australie. Ils ont du personnel dans les phares. Aux États-Unis c'est pareil. Que ce soit ou non des gardiens de phare importe peu.

M. Fontana: Vous devriez peut-être nous fournir certains de ces chiffres. Nous avons désaffecté plus de 50 ou 60 p. 100 de nos phares. J'aimerais connaître vos statistiques sur les pertes en vies humaines provoquées par la désaffectation ou l'automatisation de ces phares. Si vous avez ces statistiques, je suis certain que notre comité aimerait les avoir.

M. Graham: Depuis que le ministre a annoncé sa décision en mai, les gardiens de phare sur les deux côtes ont sauvé sept vies humaines. Ce sont des faits connus et documentés. Sans parler du nombre de vies qui ont été sauvées grâce aux actions préventives des gardiens de phares en fournissant des rapports météorologiques précis que les usagers prennent en compte avant de passer par tel ou tel endroit. Jusqu'à présent, sept vies humaines ont été sauvées.

Je crois qu'il est également utile de rappeler qu'en 1987, la Garde côtière a chiffré la valeur des vies humaines à 500 000\$ pour démontrer la rentabilité. . .

M. Fontana: Je ne veux pas fixer de valeur à la vie humaine, bien entendu. Ce que je veux, ce sont des statistiques qui. . .

Le président: Merci beaucoup, monsieur Fontana.

[Texte]

Gentlemen, thank you very much for your presentation. If you could provide those statistics, if you have any, to the clerk for distribution to our members, we'd appreciate it. Thank you for your report.

Mr. Abram: Thank you very much for your time.

The Chairman: I'd like to invite the Prince Rupert Port Corporation to the table, please, represented by Don Krusel and Michael Tarr. Gentlemen, thanks for coming before the committee. The floor is yours for a presentation.

Mr. Don Krusel (President and Chief Executive Officer, Prince Rupert Port Corporation): Mr. Chairman and distinguished committee members, it is a pleasure for us to have this opportunity to express the Prince Rupert Port Corporation's views on how to improve the marine sector of Canada's transportation system.

My name is Don Krusel, and I'm the president and chief executive officer of the Prince Rupert Port Corporation. Mr. Michael Tarr is a director and a member of the executive committee of the Prince Rupert Port Corporation. He is also president and chief executive officer of Kaien Consumers Credit Union in Prince Rupert and is also chairman of the board of B.C. Central Credit Union here in Vancouver.

Our brief, copies of which have now been distributed, is short. I'll try to keep my verbal comments shorter. I will not read the brief. We do not intend to express opinions on areas where we do not feel we have the mandate to do so. We'll limit our comments to those areas that are of the most importance to and have the greatest impact upon Prince Rupert.

We really have only three basic and broad-ranging recommendations in our brief. That's based on the premise that we don't believe the current system is broken. It may not be broken, but we do feel there are specific areas where it can be improved and enhanced. Our submission and recommendations will be directed towards supporting and enhancing the objectives of the national ports policy.

• 1340

It's unfortunate the committee was not able to come to Prince Rupert. Some committee members have had the opportunity to visit there recently, and I think those members will agree with me when I state it's a very impressive area with an impressive port, and we're very proud of it.

The Chairman: Gentlemen, it's not that we didn't want to. Unfortunately, the budgets we're confined to limit us.

Mr. Krusel: We understand, so we put a picture of the port on the front cover of our submission so you could see it.

The Chairman: Wonderful. Thank you. It looks lovely, too, without the snow or the cold.

Mr. Krusel: The Port of Prince Rupert is the third-largest local port corporation in Canada, when you measure it by total assets, total operating revenue and total net income.

In 1994, a record-breaking 13.8 million tonnes of coal, grain, lumber, pulp, mining concentrates, and speciality agricultural products were shipped through Prince Rupert to destinations around the world.

[Traduction]

Messieurs, je vous remercie infiniment de votre déposition. Si vous pouviez nous communiquer ces statistiques, si vous les avez, par l'intermédiaire de la greffière, nous vous en serions reconnaissants. Merci de votre témoignage.

M. Abram: Merci de nous avoir accordé votre attention.

Le président: J'aimerais inviter à la table la Société du port de Prince Rupert représentée par Don Krusel et Michael Tarr. Messieurs, merci d'être venus. Vous avez la parole.

M. Don Krusel (président et directeur général, Société du port de Prince Rupert): Monsieur le président, mesdames et messieurs, nous sommes heureux de cette occasion qui nous est offerte de vous présenter les opinions de la Société du port de Prince Rupert sur la manière d'améliorer le secteur maritime du système de transports canadien.

Je m'appelle Don Krusel, et je suis président et directeur général de la Société du port de Prince Rupert. M. Michael Tarr est administrateur et membre du comité exécutif de cette Société. Il est également président et directeur général de la Kaien Consumer's Credit Union de Prince Rupert et également président du conseil d'administration de la B.C. Central Credit Union ici, à Vancouver.

Notre mémoire, dont on vous distribue des exemplaires, est bref. J'essaierai d'être aussi bref dans mes commentaires. Je ne lirai pas notre mémoire. Nous n'avons pas l'intention d'exprimer des opinions sur les questions qui ne nous concernent pas directement. Nous limiterons nos commentaires à celles qui ont le plus d'importance et le plus gros impact sur Prince Rupert.

Notre mémoire contient en réalité trois recommandations générales et génériques. Notre prémisses de départ est que d'après nous, le système actuel n'est pas cassé. Il n'est pas cassé, mais il se prête quand même, dans certains secteurs précis, à des améliorations. Notre déposition et nos recommandations visent à appuyer et à consolider les objectifs de la politique nationale des ports.

Il est regrettable que vous n'ayez pu vous rendre à Prince Rupert. Certains membres du comité ont eu l'occasion d'y aller récemment et je pense qu'ils seront d'accord avec moi pour dire que c'est une région fort impressionnante, dotée d'un port imposant et que nous en sommes très fiers.

Le président: Messieurs, ce n'est pas que nous ne le voulions pas, mais malheureusement nous sommes limités par des contraintes budgétaires.

M. Krusel: Nous le comprenons et c'est pourquoi nous avons reproduit sur la couverture de notre mémoire une photo du port pour que vous puissiez le voir.

Le président: Merveilleux. Merci. Il paraît très beau aussi sans la neige ou le froid.

M. Krusel: Le port de Prince Rupert est la troisième société portuaire locale en importance au Canada considérant le total de ses actifs, ses recettes d'exploitation et ses bénéfices nets.

En 1994, 13,8 millions de tonnes, un nouveau record, de charbon, de grains, de bois, de pâtes à papier, de concentrés miniers et de produits agricoles spécialisés ont transité par Prince Rupert à destination du monde entier.

[Text]

For comparative purposes and to give you a perspective of its size, I'm sure most of you have visited Halifax. Prince Rupert, statistically speaking, is about the same size as the Port of Halifax when measured by asset size, revenue and total tonnage.

The Prince Rupert Port Corporation has generated over \$24 million in profit over the last ten years and has reinvested all of the \$34 million in generated working capital, plus another \$17 million in borrowed funding back into infrastructure.

Beyond this direct support for international trade objectives, the Port of Prince Rupert also serves as a very important and strategic component to Canada's transportation system, and one that is often overlooked.

Prince Rupert ensures that a dual-gateway port system exists here on the west coast. Unlike the east coast, which has a number of options for shippers through Halifax, Saint John, Quebec City and Montreal, on the west coast we really only have two distinct gateway systems: here in the lower mainland and in Prince Rupert.

By supporting two gateways on the west coast, Canadian shippers have the assurance of uninterrupted service despite the potential for any major natural disaster on either of the transportation corridors leading to those two ports, as well as at the port facilities themselves.

It's a surprise to most people when they hear of the size and importance of Prince Rupert. We face this all the time when speaking to individuals. I believe the reason for this is, by geography, we fall in the shadow of our sister port here in Vancouver, which is much larger and much more prominent. However, despite the fact we are dwarfed by comparison to the Port of Vancouver, we are still one of the largest ports in the country.

This influence has shaped the history of Prince Rupert and is of significance when looking at the subject of marine policy as we are today. It was locally driven initiative that ensured the development of the Port of Prince Rupert in the first place. Without the visionary force of people in Prince Rupert there would probably be no grain elevator there today. There would probably be no lumber and no break bulk terminal there today.

The Port of Prince Rupert would most likely not be a port of national significance had it not been for the initiative of people in Prince Rupert. This is an important consideration when we look at marine policy. A port such as Prince Rupert that is overshadowed by a much larger port and is over 2,000 miles from Ottawa is better off having local control. In fact, as the history of Prince Rupert demonstrates, the national interests and principles of the national ports policy are protected by providing local autonomy in ports like Prince Rupert.

The Prince Rupert Port Corporation was established as a parent crown corporation on June 1, 1984. However, despite the fact we have status as a parent crown corporation, our authority is limited by two aspects. These include our reporting structure through Canada Ports Corporation and limitations in our spending authority.

[Translation]

Pour vous donner une meilleure idée et à des fins de comparaison, je pense que la plupart d'entre vous ont déjà visité Halifax. Prince Rupert, statistiquement parlant, a à peu près la même importance que le port de Halifax en fait d'actifs, de recettes et de tonnage total.

La Société portuaire de Prince Rupert a réalisé plus de 24 millions de dollars de bénéfices au cours des dix dernières années et a réinvesti dans son infrastructure l'intégralité des 34 millions de dollars de fonds de roulement dégagés, plus 17 autres millions de dollars qu'elle a empruntés.

Au-delà de sa contribution directe aux objectifs du commerce international, le port de Prince Rupert est également une composante stratégique très importante du système de transport canadien, composante souvent négligée.

Prince Rupert assure l'existence de deux portes sur la côte ouest. Contrairement à la côte est qui offre un certain nombre d'options aux transporteurs avec Halifax, Saint-Jean, Québec et Montréal, il n'y a en réalité que deux options sur la côte ouest: Vancouver, ici, et Prince Rupert.

Grâce à ces deux portes d'accès à la côte ouest, les transporteurs canadiens sont assurés d'un service ininterrompu même en cas de désastre naturel majeur frappant l'un ou l'autre des corridors de transport menant à ces deux ports ou les installations portuaires elles-mêmes.

La majorité des gens sont surpris de la taille et de l'importance de Prince Rupert. Nous le constatons chaque fois que nous leur en parlons. Je crois que la raison en est géographique. Nous vivons en effet dans l'ombre de Vancouver dont le port est beaucoup plus grand et beaucoup plus important. Cependant, en dépit de cette comparaison écrasante, nous sommes quand même un des ports les plus importants du pays.

Cette influence a façonné l'histoire de Prince Rupert et toute politique maritime, ancienne ou nouvelle, comme aujourd'hui, doit en tenir compte. Ce sont les initiatives locales qui ont assuré le développement de ce port. Sans l'esprit visionnaire des habitants de Prince Rupert, il n'y aurait probablement pas de silo à grain ici aujourd'hui, ni de terminal pour les produits forestiers et les produits en vrac.

Le port de Prince Rupert ne serait vraisemblablement pas un port d'importance nationale sans l'esprit d'initiative des habitants de Prince Rupert. C'est un élément important de tout examen de la politique maritime. Un port comme Prince Rupert, éclipsé par un autre beaucoup plus grand et à plus de 2 000 milles d'Ottawa, a tout intérêt à prendre ses propres affaires en main. En fait, comme l'histoire de Prince Rupert le démontre, les intérêts et les principes nationaux de la politique nationale sur les ports sont protégés lorsqu'on accorde l'autonomie à des ports comme celui de Prince Rupert.

La Société de port de Prince Rupert a obtenu le statut de société d'État mère le 1^{er} juin 1984. Cependant, en dépit de ce statut, nos pouvoirs sont limités dans deux domaines. En premier lieu, nous rédigeons nos rapports sous la tutelle de la Société Ports Canada et, d'autre part, notre pouvoir de dépenser est limité.

[Texte]

The Prince Rupert Port Corporation's spending or delegation of authority limits were originally established in 1983 when the port was shipping less than \$3 million tonnes of cargo through the port. Since that time, the port has expanded by nearly 360% to 13.8 million tonnes, and inflation has reduced spending power by another 33%. Yet our spending authority has remained unchanged.

[Traduction]

Les limites du pouvoir de dépenser ou de la délégation d'autorité de la Société du port de Prince Rupert ont été fixées à l'origine en 1983 quand moins de 3 millions de tonnes de marchandises transitaient par le port. Depuis cette époque, ce chiffre a augmenté d'environ 360 p. 100 pour atteindre 13,8 millions de tonnes et l'inflation a réduit notre pouvoir de dépenser d'un autre 33 p. 100. Malgré cela, ce pouvoir de dépenser n'a pas changé.

● 1345

The corporation cannot initiate any capital project costing more than \$500,000. In this day and age it is very difficult to find any type of port infrastructure or equipment costing less than \$500,000. In other words, we have no spending authority whatsoever.

La société ne peut entreprendre un projet d'immobilisation dépassant 500 000\$. De nos jours, il est très difficile de trouver des installations ou de l'équipement portuaires qui coûtent moins de 500 000\$. En d'autres termes et à toutes fins utiles, nous n'avons aucun droit de dépenser.

Furthermore, there are inconsistencies throughout the port system. As I stated earlier, Prince Rupert is of a size similar to the Port of Halifax. Yet the Port of Halifax has ten times the spending authority Prince Rupert has, at \$5 million. However, the issue is not what is the appropriate spending authority for Prince Rupert or any other port, but rather a need for financially self-sufficient ports such as Prince Rupert to have full authority, so they can operate in a commercial manner.

De plus, le système portuaire est truffé d'illogismes. Comme je l'ai dit tout à l'heure, le port de Prince Rupert est à peu près de la même taille que celui de Halifax. Pourtant, celui-ci est autorisé à dépenser 10 fois plus que Prince Rupert qui est limité à 5 millions de dollars. Cependant, le problème n'est pas de savoir quelle devrait être cette autorisation, qu'il s'agisse de Prince Rupert ou de tout autre port, mais plutôt s'il est nécessaire pour des ports comme Prince Rupert d'avoir des pouvoirs financiers suffisants pour fonctionner commercialement.

About our reporting structure through Canada Ports Corporation, we simply state that since it's a parent crown corporation there is no need for duplicate levels of reporting. According to section 122 of the Financial Administration Act, parent crown corporations should be submitting their corporate plans and capital budgets directly to the responsible minister. However, because of ministerial directives over the past few years, local port corporations submit their plans through Canada Ports Corporation to the minister. This added step in reporting structure increases the bureaucracy and increases the time required for us to respond to our customers and once again limits our ability to act in a commercial manner.

À propos de la tutelle de Ports Canada, étant donné notre statut de société d'État mère, nous trouvons absurde cette duplication de rapports. Selon l'article 122 de la Loi sur les finances publiques, les sociétés d'État mères devraient remettre directement leurs plans et leurs budgets d'entreprise au ministre de tutelle. Cependant, les directives ministérielles des dernières années font que les sociétés portuaires locales passent par Ports Canada pour soumettre leurs plans au ministre. Cette étape supplémentaire alourdit la bureaucratie et allonge les délais de réponse à nos clients ce qui limite nos moyens d'action sur le plan commercial.

The Prince Rupert Port Corporation has its own board of directors, appointed by the shareholder, to ensure the interests of the shareholder are protected. No value is added by having duplicate levels of shareholder appointees review decisions in a successive manner.

La Société du port de Prince Rupert a son propre conseil d'administration nommé par l'actionnaire pour protéger les intérêts de celui-ci. L'examen successif de nos décisions par deux paliers de représentants du même actionnaire ne présente aucun avantage.

The need for higher levels of spending authority and the elimination of duplicate reporting levels translates into the need for greater autonomy at the level of the local port corporation. Providing greater autonomy fulfils the objectives of the national ports policy, and most specifically the third objective of that policy, which states:

La nécessité d'avoir plus d'autorité en matière de dépenses et l'élimination des doubles rapports se traduit par la nécessité d'une plus grande autonomie des sociétés portuaires au niveau local, ce qui répond d'ailleurs aux objectifs de la politique nationale sur les ports et, plus précisément, au troisième objectif de cette politique dont l'énoncé est le suivant:

...create a port system that provides local port corporations with a high degree of autonomy for the management and operation of ports at which they are established. . .

...créer un système portuaire qui offre aux sociétés portuaires locales à un degré accru l'autonomie au niveau de la gestion et de l'exploitation des ports dont elles ont la responsabilité. . .

Our first two recommendations are directed at achieving this objective. Our recommendations are, first, eliminate the duplicate levels of reporting within the current system by having all ports that are of national significance and financially self-sustaining report directly to the Minister of Transport; and second, enhance the delegation of authority levels for all ports reporting to the Minister of Transport by providing blanket approval for all projects identified in that port's annual

Nos deux premières recommandations visent cet objectif. Nous recommandons, premièrement, l'élimination des doubles rapports en permettant aux ports d'importance nationale et financièrement autonomes de soumettre directement leurs rapports au ministre des Transports; deuxièmement, l'octroi de pouvoirs plus étendus à tous les ports relevant directement du ministre des Transports en approuvant d'offrir tous les projets énumérés dans le plan d'entreprise annuel de ces derniers. La

[Text]

corporate plan. The combination of these two recommendations will allow Canada's major ports to become responsive to their customers' needs.

Now I would like to turn to pilotage service.

Currently the Port of Prince Rupert is serviced out of Vancouver for all pilotage activity. This means all pilots must be flown up to Prince Rupert on a regular basis to respond to the service needs of that area. With in excess of 1,000 vessel movements per year in Prince Rupert harbour alone, plus another 600-plus vessel movements in other northern port communities, a high-level pilotage service is required in the area. The Prince Rupert Port Corporation believes there is a need to have pilots stationed permanently in Prince Rupert, with the service being provided out of Prince Rupert.

Once again, this is not a case where we believe the system is broken, but simply a need or a desire to improve on what we already have. The Port of Prince Rupert believes by having the pilotage service stationed out of Prince Rupert the system can be improved in three key and very important areas: service, safety, and cost.

It is always difficult to provide excellent service when you're 600 miles away from your customer. Pilotage service is no different. Service is always improved when you're close to your customer.

Safety is the cornerstone of the pilotage service in Canada. Once again, we believe the safety aspects can be improved on with pilots who are based primarily in Prince Rupert and therefore have an ongoing and intimate knowledge of the local waters.

The cost of pilotage service in Prince Rupert is a competitive factor for us at the port. Currently pilotage tariff charges are approximately 15% higher at Prince Rupert than at Vancouver. We do not believe this is necessary. We have calculated that if the port ran a 24-hour, 7-day-a-week service out of Prince Rupert, an improved level of service and safety could be provided at overall lower cost.

• 1350

Therefore, our third recommendation is that the Pilotage Act should be amended to allow for separate pilotage service to be provided to the north coast of British Columbia, stationed out of Prince Rupert. This recommendation of a separate pilotage district on the north coast of British Columbia is not a new one. The Morrison royal commission of 1928 and the Bernier Royal Commission on Pilotage in 1968 both made similar recommendations.

The vessel traffic in Prince Rupert and the rest of the north coast has increased significantly since these two commissions reported, making the reasons for this recommendation all the more relevant today.

Our three recommendations are based on our desire to improve the marine sector of Canada's transportation system. We at the Port of Prince Rupert are proud of our contribution to the national ports policy and we look forward to a future of ever-increasing productivity and improvement.

Mr. Chairman, we thank you and committee members for allowing us this opportunity to express our views. We hope they will prove beneficial.

[Translation]

combinaison de ces deux recommandations permettra aux principaux ports canadiens de répondre aux besoins de leurs clients.

J'aimerais maintenant passer au service de pilotage.

Actuellement, toutes les activités de pilotage au port de Prince Rupert sont assurées par Vancouver. Cela signifie que tous les pilotes doivent être régulièrement transportés par avion à Prince Rupert pour répondre aux besoins de cette région. Les entrées et les sorties de navires qui dépassent le chiffre de 1 000 dans le seul port de Prince Rupert, auxquelles on peut en ajouter 600 autres dans les communautés portuaires du nord, exigent un service de pilotage de haut niveau dans cette région. La Société du port de Prince Rupert estime nécessaire d'avoir en permanence des pilotes sur place pour assurer ce service.

Encore une fois, ne disons pas que le système ne fonctionne pas, mais simplement qu'il est nécessaire ou souhaitable de l'améliorer. Les autorités portuaires de Prince Rupert croient qu'un service de pilotage sur place améliorera le système dans trois domaines clés très importants: le service, la sécurité et le coût.

Il est toujours difficile d'offrir un excellent service lorsqu'on se trouve à 600 milles du client. Il en va de même pour le pilotage. Le service est toujours meilleur lorsqu'on est près du client.

La sécurité est la pierre angulaire du service de pilotage au Canada. Encore une fois, nous croyons que cette sécurité peut être améliorée lorsque les pilotes sont sur place et qu'ils ont, en conséquence, une connaissance approfondie et constante des eaux locales.

Le coût du service de pilotage à Prince Rupert est pour nous un élément d'ordre concurrentiel. Actuellement, les tarifs de pilotage sont d'environ 15 p. 100 supérieurs à Prince Rupert qu'à Vancouver. Nous ne croyons pas que cela soit nécessaire. Nous avons calculé que si nous assurions nous-mêmes un service permanent sept jours par semaine, nous pourrions offrir des prestations de qualité et de sécurité supérieures et à moindre coût.

En conséquence, nous recommandons, en troisième lieu, que la Loi sur le pilotage soit modifiée de façon à autoriser un service de pilotage distinct sur la côte nord de la Colombie-Britannique, stationné à Prince Rupert. Cette proposition n'est pas nouvelle. La Commission royale Morrison de 1928 et la Commission royale Bernier sur le pilotage de 1968 faisaient toutes deux des recommandations analogues.

Le trafic maritime à Prince Rupert et sur le reste de la côte nord a augmenté de manière appréciable depuis que les rapports de ces deux commissions ont été rédigés, rendant ainsi les raisons de cette recommandation encore plus pertinentes aujourd'hui.

Nos trois recommandations se fondent sur notre désir d'améliorer le secteur maritime du système de transport canadien. Le port de Prince Rupert est fier de sa contribution à la politique nationale sur les ports et il est convaincu qu'avec des améliorations, sa productivité ne cessera de croître.

Monsieur le président, nous vous remercions ainsi que vos collègues de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue. Nous espérons qu'il vous aidera dans vos travaux.

[Texte]

The Chairman: The committee thanks you, Mr. Krusel, for the thorough report you presented. You have encapsulated most of what you had to say in a very short period of time. We appreciate that very much.

Just by way of clarification on the pilotage issue, it's very different here, isn't it, from the St. Lawrence, for example? Is it correct that no local traffic or local ships are required to provide a pilot, only foreign vessels?

Mr. Krusel: Yes, I believe that's right. Any vessel over a certain size that is traversing the waters requires pilotage. I'm not sure of the exact size vessel, but it's of a certain size.

The Chairman: We will probably get more specific answers from the pilotage authority. It has just been pointed out they are next.

Michel Guimond, please.

Mr. Guimond: I thank you for your two recommendations. I forgot to bring some letters you sent to Canada Ports Corporation, but I think if we read the text we can see indirectly, when you mention eliminating the duplication levels of reporting, that you share what we heard from Vancouver, Montreal, and Quebec City. This is the reason we don't have to discuss the letters you sent or received.

The third recommendation is about pilotage. You asked for more staff based in Prince Rupert, but you mentioned we need pilotage. We need pilots—

Mr. Krusel: Yes.

Mr. Guimond: —for safety reasons. You remember the *Exxon Valdez*?

Mr. Krusel: Yes.

Mr. Guimond: Thank you very much.

The Chairman: Did you want to comment on that, Mr. Krusel?

Mr. Krusel: No, I agree with the statement.

The Chairman: Mr. Gouk, please.

Mr. Gouk: Thank you. Ridley Terminals has nothing to do directly with the Port of Prince Rupert, is that correct? It's a separate entity run by Canada Ports Corporation.

Mr. Krusel: It is a landlord-lessee relationship. We are the landlord and Ridley Terminals is the lessee.

Mr. Gouk: Okay. If Canada Ports Corporation were to come to a point of no longer having it function, that would revert back to the Port of Prince Rupert to operate or to find a new operator for it?

Mr. Krusel: It has an operator. It's simply owned by Canada Ports Corporation. There was another private shareholder and it exercised its option to sell its shares back to the government, and at that point in time Canada Ports Corporation became the single shareholder for the government. It's still operated by the same individuals who were operating it at the beginning.

[Traduction]

Le président: Le comité vous remercie, monsieur Krusel, de cet exposé très complet. Vous avez réussi à nous dire beaucoup de choses en très peu de temps. Nous vous en savons fort gré.

Une petite précision au sujet du pilotage. Il très différent ici, n'est-ce pas, par rapport au Saint-Laurent par exemple? N'est-il pas exact que les bateaux locaux n'ont pas besoin de pilote, mais seulement les navires étrangers?

M. Krusel: Si. Je crois que c'est exact. Tout navire qui dépasse un certain tonnage doit recourir aux services d'un pilote. Je ne suis pas certain du tonnage exact, mais c'est un certain tonnage.

Le président: Nous obtiendrons probablement des réponses plus précises de l'autorité de pilotage. On me signale que ce sont les témoins suivants.

Michel Guimond, je vous prie.

M. Guimond: Je vous remercie de vos deux recommandations. J'ai oublié d'apporter certaines lettres que vous avez envoyées à Ports Canada, mais je pense que si nous en lisons le texte, nous pouvons indirectement constater quand vous parlez de l'élimination des doubles rapports, que vous partagez le sentiment des ports de Vancouver, de Montréal et de Québec. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas à discuter des lettres que vous avez envoyées ou reçues.

Votre troisième recommandation concerne le pilotage. Vous voulez avoir plus de pilotes à Prince Rupert, mais vous dites que nous avons besoin de services de pilotage. Nous avons besoin de pilotes. . .

M. Krusel: Oui.

M. Guimond: . . .pour des raisons de sécurité. Vous vous souvenez de l'*Exxon Valdez*?

M. Krusel: Oui.

M. Guimond: Merci beaucoup.

Le président: Est-ce que vous voulez faire un commentaire, monsieur Krusel?

M. Krusel: Non, je suis d'accord.

Le président: Monsieur Gouk, s'il vous plaît.

M. Gouk: Merci. Ridley Terminals n'a rien à voir directement avec le port de Prince Rupert, n'est-ce pas? C'est une entité distincte dirigée par Ports Canada.

M. Krusel: Nous sommes propriétaires et Ridley Terminals est locataire.

M. Gouk: Très bien. Si Ports Canada constatait un jour que cette entreprise ne fonctionne pas, celle-ci serait prise en charge par le port de Prince Rupert qui l'exploitera lui-même ou lui trouvera un nouvel exploitant?

M. Krusel: Il y a déjà un exploitant. Ports Canada en est simplement le propriétaire. Il y avait un autre actionnaire privé et il a exercé son option de revente de ses actions au gouvernement, sur quoi Ports Canada est alors devenu le seul actionnaire pour le gouvernement. Ce sont toujours les mêmes personnes qui l'exploitent depuis le début.

[Text]

Mr. Gouk: I know Ridley has a potential real problem down the road. You're only running at about half capacity now and your coal contracts run out in about three or four years.

Mr. Krusel: That will be in 1998-99.

Mr. Gouk: Are you having any similar situations like that, where a lot of your cargo is dependent upon contracts that are subject to renewal where there is some question about the renewal?

Mr. Krusel: No, coal is the only cargo commodity that has those types of contracts. Everything else is basically spot traffic.

Mr. Gouk: Your primary source of materials coming in, or for that matter going out, once landed in Prince Rupert, is rail?

Mr. Krusel: Yes. I would say 90% of the traffic coming to the port is rail traffic.

[Translation]

M. Gouk: Je sais que l'avenir de Ridley n'est pas très brillant. Vous ne fonctionnez actuellement qu'à mi-capacité et vos contrats de charbon viendront à échéance dans trois ou quatre ans.

M. Krusel: En 1998-1999.

M. Gouk: Connaissez-vous d'autres cas de ce genre où beaucoup de marchandises dépendent de contrats sujets à un renouvellement qui n'est pas forcément acquis?

M. Krusel: Non, le charbon est la seule marchandise régie par ce type de contrat. Pour l'essentiel, le reste c'est du trafic à la demande.

M. Gouk: Votre principale source d'acheminement des marchandises qui arrivent ou qui partent de Prince Rupert, c'est le rail?

M. Krusel: Oui. Je dirais que 90 p. 100 des marchandises qui passent par le port sont acheminées par rail dans un sens ou dans l'autre.

• 1355

Mr. Gouk: So any kind of rail disruption is critical.

Mr. Krusel: Yes, it is very critical. On that point, I have to say that the north line of CN probably has one of the best records of service longevity anywhere. It is an excellent line.

Mr. Gouk: You, as the Vancouver Port Corporation mentioned earlier this morning, would like to see the government retain its ownership, and in essence control, of the ports but give you more autonomy. What role would the federal government play in this new type of entity you envision?

Mr. Krusel: I am probably echoing some comments made earlier this morning, but the federal government acts as the owner of the facilities and therefore is a single shareholder, and we have to report to the owner of those facilities.

Mr. Gouk: That is because they are a shareholder. Under your scenario, what would be the advantage of the federal government in retaining ownership from your operational point of view?

Mr. Krusel: Similar advantages as were expressed this morning.

It is a double-edged sword. When we are dealing with international clients, our being a crown corporation is seen as being very advantageous. When we are dealing with business people domestically, sometimes they question whether or not we can respond quickly to their needs. However, I think that if our reporting structure was streamlined, then that concern on the part of local business people in the shipping industry would be alleviated.

So it is helpful being a crown corporation when we are dealing internationally. It is helpful being a crown corporation when we are dealing with local municipal governments and people in the local community. So it is that status as a crown corporation that assists us in our business.

Mr. Gouk: So it is a status aspect but no specific involvement or interaction that would be advantageous for you. Primarily you are better off cutting everything except the association and linkage by name.

Mr. Krusel: I would have to agree with that.

M. Gouk: Vous êtes donc à la merci de toute perturbation ferroviaire.

M. Krusel: Oui. À ce sujet, je dois dire que la ligne nord du CN détient probablement la meilleure fiche de service ininterrompu qui soit. C'est une ligne excellente.

M. Gouk: Tout comme la Société du Port de Vancouver, vous aimeriez que le gouvernement reste propriétaire et garde essentiellement le contrôle des ports, mais qu'il vous donne plus d'autonomie. Quel rôle jouerait le gouvernement fédéral dans ce nouveau type d'arrangement?

M. Krusel: Je fais probablement écho à ce qui a déjà été dit plus tôt ce matin, mais le gouvernement fédéral agit en tant que propriétaire de ces installations et, par conséquent, il est le seul actionnaire à qui nous devons rendre compte.

M. Gouk: C'est parce qu'il est actionnaire. Dans votre scénario, quel serait l'avantage pour vous, sur le plan opérationnel, que le gouvernement fédéral reste propriétaire des installations?

M. Krusel: Des avantages analogues à ceux qui vous ont été exposés ce matin.

C'est une épée à double tranchant. Lorsque nous traitons avec des clients internationaux, le fait d'être une société d'État est jugé très avantageux. Quand nous traitons avec des gens d'affaires nationaux, ils se demandent parfois si nous pouvons ou non répondre rapidement à leurs besoins. Cependant, je crois qu'une rationalisation de notre structure de responsabilisation dissiperait nombre des craintes de nos clients nationaux au sujet du secteur maritime.

Il est donc utile d'être une société d'État quand on traite avec l'étranger ou avec les administrations municipales et les collectivités locales. C'est donc ce statut de société d'État qui aide notre entreprise.

M. Gouk: C'est donc une question de statut et non de participation ou d'interaction précise qui serait avantageuse pour vous. En fin de compte, il serait préférable de rompre tous les liens à l'exception de cette association et de ce lien nominal.

M. Krusel: Je serais d'accord là-dessus.

[Texte]

Mrs. Terrana: I was one of the MPs who had the luck to go north. We were hoping we could come and visit your port, because it is impressive. My only concern is the fact that it should be more productive. Hopefully, we will be such good exporters at one point that there will be no problem with our ports.

Picking up on Mr. Gouk's question regarding coal, what hopes do we have to retain this contract? There is a lot of concern.

Mr. Krusel: That's probably a 6-million-tonne question, because that is the tonnage involved. We really will not know until 1998 what the possibilities are, simply because it is dependent on the international price of coal at that time and whether or not the mines can get that coal to market, including the transportation costs, at a price that meets the international price of coal.

So it is very difficult. If we had a crystal ball and could project what the price of coal will be in three years, then we would be able to answer that.

The Port of Prince Rupert, in conjunction with railway terminals, is working on other commodities for that facility and for that infrastructure. We are not standing still waiting for 1998-99 to roll around. As we speak, we are talking to a number of other shippers in order to utilize that facility.

Mrs. Terrana: You have some added costs compared to Vancouver, so how competitive do you think you are?

Mr. Krusel: I don't know what added costs you are referring to.

Mrs. Terrana: For instance, you pay pilotage.

Mr. Krusel: Pilotage, yes. We are very competitive. In some areas, for shippers, especially for example with coal, we are even more competitive. We are one and half day's sailing time closer to Japan and the Orient than Vancouver is. That translates into great savings for shippers. We are closer to a lot of the raw resources that are shipped out of Prince Rupert than Vancouver is, and therefore the rail costs to get to Prince Rupert are lower.

• 1400

So we are competitive. Our terminal charges and rates for the most part are competitive with Vancouver's.

Mrs. Terrana: There is another issue that in a sense you have not touched on, which is safety. Concern was expressed about safety. For instance, if you close the lighthouses, then you don't have any rescue teams. Do you want to elaborate on that?

Mr. Krusel: There is a group out of Prince Rupert—I'm struggling with the name—a marine rescue organization, Rescue 15, which looks after marine rescue activities.

About lighthouse de-staffing from the perspective of the Port of Prince Rupert, we do not see that as an issue for the commercial marine vessels. For individual private vessels it may be an issue, but for the Port of Prince Rupert it's not an issue, for safety.

[Traduction]

Mme Terrana: J'étais au nombre des députés qui ont eu la chance d'aller dans le Nord. Nous espérions avoir l'occasion de visiter votre port, car il est impressionnant. Mon seul problème est qu'il devrait être plus productif. Nous espérons un jour devenir de si bons exportateurs qu'il n'y aura plus de problèmes pour nos ports.

Pour en revenir à la question de M. Gouk concernant le charbon, quels espoirs avez-vous de conserver ce contrat? Il y a beaucoup de craintes.

M. Krusel: C'est probablement une question qui vaut 6 millions de tonnes, car c'est le tonnage en jeu. Nous ne saurons pas vraiment avant 1998 quelles sont les possibilités, simplement parce que cela dépendra du prix du charbon sur le marché international à ce moment-là, des possibilités d'exportations, du coût de transport à un prix compétitif sur le marché international.

C'est donc très difficile. Si nous avions une boule de cristal et pourrions prédire quel sera le prix du charbon dans trois ans, nous serions alors en mesure de répondre.

Le port de Prince Rupert, conjointement avec les terminaux ferroviaires, songe à d'autres marchandises pour cette installation et pour cette infrastructure. Nous n'attendrons pas 1998-1999 sans rien faire. Au moment où nous nous parlons, nous négocions avec un certain nombre d'autres transporteurs en vue d'utiliser cette installation.

Mme Terrana: Vous avez quelques coûts supplémentaires par rapport à Vancouver. Dans quelle mesure êtes-vous compétitifs?

M. Krusel: Je ne sais pas de quels coûts supplémentaires vous voulez parler.

Mme Terrana: Par exemple, vous payez le pilotage.

M. Krusel: Le pilotage, oui. Nous sommes très compétitifs. Dans certains domaines, pour les expéditeurs, surtout quand il s'agit de charbon par exemple, nous sommes mêmes plus compétitifs. Il faut, à partir d'ici, une journée et demie de moins, pour atteindre le Japon et l'Orient qu'au départ de Vancouver. Pour les expéditeurs, cela fait de grosses économies. Nous sommes plus près que Vancouver d'un tas de matières premières qui sont expédiées de Prince Rupert et, par conséquent, les coûts du transport ferroviaire jusqu'à Prince Rupert sont moins élevés.

Vous voyez donc que nous sommes compétitifs et que les frais et tarifs que nous percevons à nos terminaux sont, pour la plupart, comparables à ceux de Vancouver.

Mme Terrana: Il y a une autre question que vous n'avez pas vraiment abordée, celle de la sécurité. Elle en préoccupe plusieurs. Si l'on ferme les ports, on se débarrasse, ce faisant, des équipes de sauvetage. Pouvez-vous nous en parler?

M. Krusel: Il existe une organisation à Prince Rupert qui s'appelle, je crois, «Rescue 15» qui s'occupe de sauvetage maritime.

Pour ce qui est de la mécanisation des phares, le port de Prince Rupert ne considère pas que ce soit un enjeu pour les navires commerciaux. Ce l'est peut-être pour les navires privés, mais cela ne constitue certainement pas un problème de sécurité pour le port de Prince Rupert.

[Text]

Mr. Jordan: Mr. Krusel, about the suggestion that streamlining the system would greatly improve matters for you, I really wonder if that idea isn't an oversimplification, when you think you from this port could deal directly with the minister and eliminate the need to go through Canada Ports Corporation. Surely something else. . . You won't go straight to the minister, because he has to have concerns about national strategy in a huge country with a lot of diversification. Don't you think that's being a little too idealistic?

We'd all like to do that. I'd like to telephone up and get the answer, yes or no, right now. Don't you think, though, you're likely to end up with. . .? Whether you call it the CPC or something else, there's going to be a body there that is going to have to make sure this dialogue continues, unless you want to privatize it.

You can't have it both ways. What I'm suggesting is you can't have just a simple way of getting the answers so you can continue as you are now. I don't think that would ever happen. The bureaucracies just wouldn't allow it to happen. The alternative then is to say, okay, here you are, privatize it; you're out there you're on your own; compete; you had better show a profit.

I think you're trying to have a bit of the best of both worlds here, if you don't mind me saying that. Realistically, I don't know whether you're being practical or not.

Mr. Krusel: First off, when I say report to the minister, I mean report to the minister's office. No one believes we're going to report directly to the minister.

Yes, there may be somebody there who is going to review the reports that go to the minister and apprise him of those issues. But I believe the mechanisms are in place for the concerns of the shareholder to be looked after without any added bureaucracy, whether it be in Canada Ports Corporation or in the minister's office. We abide by the Financial Administration Act. We have a clear mandate in what is required under the national ports policy. We have our own board of directors, who are to be there looking after the shareholders' interests and ensuring we maintain our financial self-sufficiency and we operate according to the Financial Administration Act and the national ports policy. I do not believe you have to create another group of bureaucracy to ensure we fulfil those mandates.

Mr. Jordan: There's enough structure there to do it now.

Mr. Krusel: Yes, definitely.

Mr. Jordan: About your board of directors, they are appointed?

Mr. Krusel: They are appointed by the federal government, the same way the Port of Vancouver's—

Mr. Jordan: There was some suggestion earlier this morning that just because they're appointed, they're rotten, incapable people. Has that been your experience?

Mr. Krusel: No, it certainly hasn't.

Mr. Jordan: My suggestion is that they're probably appointed on merit. Aren't they? Don't these people have something to offer?

[Translation]

M. Jordan: Monsieur Krusel, vous avez laissé entendre que la rationalisation du système vous rendrait grandement service; n'est-ce pas un peu simpliste comme idée, surtout si vous avez l'impression que votre port pourrait traiter directement avec le ministre, ce qui supprimerait la nécessité de passer par la Société canadienne des ports? Ne pensez-vous pas qu'autre chose. . . De toute façon, vous ne traiterez pas directement avec le ministre qui doit, lui, se préoccuper avant tout d'une stratégie nationale dans un vaste pays aussi divers que le nôtre. Ne pensez-vous pas que vous êtes un peu idéaliste?

Nous aimerions tous faire cela. J'aimerais bien, pour ma part, lui téléphoner pour qu'il me réponde tout de suite oui ou non. Ne croyez-vous pas, toutefois, qu'il est probable que vous vous retrouveriez avec. . .? Qu'il s'agisse de la SCP ou d'un autre organe, il doit y avoir une instance qui s'assure de maintenir le dialogue à moins, bien sûr, que l'on veuille tout privatiser.

On ne peut pas jouer sur les deux tableaux. Autrement dit, vous ne pouvez pas aller chercher directement vos réponses et continuer comme vous le faites actuellement. Il ne faut pas se leurrer. Les bureaucraties ne le permettront pas. L'autre façon de faire, ce serait de vous privatiser et de vous laisser vous débrouiller tout seul, faire concurrence aux autres et être, bien sûr, rentable.

Ne m'en veuillez pas de vous dire que vous essayez d'avoir le meilleur des deux mondes. Je ne sais réellement pas si vous êtes pratique ou non.

M. Krusel: D'abord, lorsque je dis qu'il faut rendre compte au ministre, j'entends par là au Cabinet du ministre. Personne ne pense à faire directement rapport au ministre.

Il se peut bien que quelqu'un là-bas examine les rapports envoyés au ministre et le mette au courant de ces questions. Mais je crois qu'on a déjà tout ce qu'il faut pour veiller aux intérêts de l'actionnaire sans besoin d'ajouter un palier bureaucratique de plus à la Société canadienne des ports ou au Cabinet du ministre. Nous obéissons à la Loi sur la gestion des finances publiques et nous avons un mandat clair, en vertu de la politique nationale sur les ports. Nous avons notre propre conseil d'administration qui s'occupe des intérêts de nos actionnaires et s'assure que nous maintenons notre autonomie financière et obéissons à la Loi sur la gestion des finances publiques et à la politique nationale sur les ports. Il est inutile de demander à un autre groupe de bureaucrates de garder un oeil sur nous.

M. Jordan: La structure actuelle y suffit déjà.

M. Krusel: Oui, amplement.

M. Jordan: Votre conseil d'administration est-il nommé?

M. Krusel: Nos administrateurs sont nommés par le gouvernement fédéral, tout comme ceux du port de Vancouver. . .

M. Jordan: Plus tôt ce matin, on nous a laissés entendre que parce qu'ils sont nommés, ce sont des gens pourris et incapables. Qu'en pensez-vous?

M. Krusel: Je ne suis certainement pas d'accord là-dessus.

M. Jordan: Je crois, pour ma part, que ces gens sont sans doute nommés au mérite, n'est-ce pas? N'ont-ils pas quelque chose à offrir?

[Texte]

Mr. Krusel: Of course they do; and there are various ways of ensuring board members do have the background necessary for commercially oriented port corporations. That's important.

Mr. Jordan: The system of appointing directors to these boards as it sits now is a fairly appropriate and adequate one—is that right?

• 1405

Mr. Michael Tarr (Director, Prince Rupert Port Corporation): I'd like to speak to that as a director.

I certainly support the notion that the process by which directors are appointed be looked at. I do believe they should be appointed by cabinet, as is now the case, but I think the term "the net" in terms of finding viable candidates for positions like this should be looked at and, I think, reformed.

I think the present system does have the potential for misuse. I think sometimes people who are sort of politically aligned with the government of the day can be chosen while other candidates who may be even more qualified are missed. I think although that system has an honourable tradition in this country, it's a system that in this country we have to start looking at very clearly. I would strongly support any recommendation that the process of finding candidates for boards such as ours be reformed.

Mr. Jordan: If they happen to be aligned with any political party, that shouldn't necessarily eliminate them.

Mr. Tarr: Of course not.

Mr. Jordan: That's all I have, Mr. Chairman.

Mr. Guimond: Is it possible to receive the 1994 brochure?

Mr. Krusel: It should be out in about a month. We'll ensure you receive a copy.

Mr. Guimond: Send it to the clerk.

Mr. Krusel: Sure.

Mr. Guimond: I hope Canada will end this approach of appointment by the cabinet, because as far as I'm concerned, we can see a lot of... I give you the example of the board of directors of the Quebec City Port Corporation. After the election, five members who had been named by the Conservatives quit, and five members were appointed by the Liberals. I think it's better to have people appointed without political influence.

Mr. Gouk: That just reiterates what I asked about appointments. There's no need to go through that again. I think everyone knows where I stand on that.

I do intend to get up to Prince Rupert. I have been invited by other interests up there. Sometime this spring I will be coming that way, and I will contact you when I do.

Mr. Krusel: Please do. We'll show you the facilities.

Mr. Fontana: In terms of appointments, we're talking about everybody wanting an existing federal structure. I am sure that the shareholder reserves the right to appoint whom he or she likes. Let's face it, if you want the shareholder to be the Government of Canada, then the Government of Canada ought to be able to reserve the right of appointment.

[Traduction]

M. Krusel: Bien sûr; et il y a plusieurs façons de faire en sorte que les membres du conseil d'administration aient les antécédents nécessaires pour offrir quelque chose aux sociétés portuaires à vocation commerciale, ce qui est important.

M. Jordan: Ne pensez-vous pas que le système actuel des nominations aux conseils d'administration est assez approprié et satisfaisant?

M. Michael Tarr (directeur, Société du port de Prince Rupert): Permettez-moi de répondre en tant qu'administrateur.

Je suis tout à fait d'accord pour que l'on examine la façon dont les administrateurs sont nommés. Je crois que le conseil des ministres devrait les nommer, comme il le fait déjà; mais il faudrait revoir la notion de réseau pour former un bassin de candidats convenables à ces postes.

Le régime actuel peut prêter à des abus. En effet, les alliés politiques du parti au pouvoir pourraient être choisis aux dépens d'autres candidats plus qualifiés. Même si l'on a traditionnellement fonctionné comme cela au Canada, il est clair qu'il faut examiner clairement cette question. J'appuierais toute recommandation visant à modifier la démarche actuelle pour trouver des candidats à des conseils d'administration comme le nôtre.

M. Jordan: Mais il ne faudrait pas nécessairement les éliminer s'ils s'alignent sur l'un ou l'autre des partis politiques, n'est-ce pas?

M. Tarr: Bien sûr que non.

M. Jordan: C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

M. Guimond: Est-il possible de recevoir la brochure de 1994?

M. Krusel: Elle devrait paraître dans un mois environ et nous ferons en sorte que vous en receviez un exemplaire.

M. Guimond: Envoyez-le au greffier.

M. Krusel: Bien sûr.

M. Guimond: J'espère que le conseil des ministres cessera de nommer les membres des conseils d'administration, car en ce qui me concerne, je trouve qu'il y a beaucoup de... Prenons le cas du conseil d'administration de la Société du port de la ville de Québec. Après l'élection, les cinq administrateurs nommés par les Conservateurs ont démissionné et ont été remplacés par des Libéraux. Il vaut mieux nommer des gens hors de toute influence politique.

M. Gouk: Cela ne fait que reprendre la question que j'ai posée au sujet des nominations. Inutile de revenir là-dessus, car vous savez tous ce que j'en pense.

J'ai l'intention de me rendre à Prince Rupert, car j'y ai été invité par d'autres groupes. Je pense pouvoir y aller au printemps et je communiquerai avec vous.

M. Krusel: Je vous en prie, et nous vous ferons visiter les installations.

M. Fontana: Pour revenir aux nominations, chacun veut qu'il y ait une structure fédérale. Je suis sûr que l'actionnaire se réserve le droit de nommer qui il veut. Ne nous leurrions pas: si vous voulez que l'actionnaire soit le gouvernement du Canada, alors il devrait pouvoir se réserver le droit de nommer qui il veut.

[Text]

We would agree that only competent and qualified people should bother to apply, regardless of their political stripes. If the Reform Party had some good, qualified people, we would gladly entertain their applications, or even from the BQ, for that matter.

I want to ask the same question I asked of the Vancouver Port Corporation. It has to do with this whole issue of governance. Not only in the parochial view you might have about Prince Rupert or Vancouver, but in British Columbia, as you can appreciate, what we're trying to do is come up with a system that is much more affordable, efficient, and effective on a number of fronts. You've given us some information on your port, and so did Mr. Longstaffe on the Vancouver Port Corporation.

You know there are four harbour commissions in British Columbia, there are over 110 public harbours and ports, there are over 200 small craft harbours that are administered by Fisheries and Oceans, there are private ports, and so on. So we have this massive infrastructure. Let's face it, if we're going to do this, we want to do it right.

You didn't devote any time and attention to it, neither did Vancouver. That's why I suggested that perhaps they could—as well as you—give us some idea as to what we might do with that whole network, the whole infrastructure, how we should be organized so that it can be much more effective and efficient.

• 1410

As Jim Jordan tried to point out, the Minister of Transport is trying to look after local port corporations and the CPC; then he has to worry about 4 harbour commissions, and 110 public ports and harbours. We're trying to make it much more efficient and effective.

The mandate of this committee is to look at whether or not in some cases the approach should be to have local authorities appointed by local people to look after their own little local harbour or what have you. Perhaps they should be given that mandate rather than having a superstructure in Ottawa trying to determine and dictate what we think is important for every little wharf or harbour.

I wonder if you have a quick and dirty answer now. If not, could you provide us with some written material?

Mr. Tarr: I believe the structure of government in this country, particularly in the north, that evolved from small isolated communities having to look after themselves has resulted in some real problems. Looking at the north coast area, I have a great deal of trouble understanding why we would want to have port authorities in all the various ports in the area. There's no question regionalization is necessary if we're going to have any kind of efficiency brought into the system.

I can't speak for Vancouver because it's a completely different situation here, but small communities have constantly fought against each other in the north, and as a result the entire region has suffered. Until people in our part of the world begin to realize it has to be turned into a win-win situation for all communities, nothing much will be done.

[Translation]

Nous convenons que seuls les gens compétents et qualifiés devraient songer à présenter leur candidature, peu important leurs convictions politiques. Si les Réformistes—ou même les Blocquistes—avaient des candidats compétents à nous proposer, nous étudierions avec plaisir leurs cas.

Je veux vous poser la même question que j'ai adressée à la Société du port de Vancouver, au sujet de l'intendance. Vous prêchez peut-être pour votre paroisse à Prince Rupert ou à Vancouver, mais vous devez comprendre qu'ici, en Colombie-Britannique, nous essayons de trouver un système qui soit plus abordable, plus efficace et plus rentable sur plusieurs fronts. Vous nous avez renseignés sur votre port comme l'a fait M. Longstaffe sur la Société du port de Vancouver.

Vous savez qu'il y a quatre commissions portuaires en Colombie-Britannique, plus de 110 havres et ports publics et plus de 200 ports pour petites embarcations administrés par le ministère des Pêches et Océans, qu'il y a aussi des ports privés, etc. Vous voyez que cette infrastructure est énorme. Ne nous leurrons pas: si nous voulons changer quoi que ce soit, nous devons partir du bon pied.

Vous ne vous êtes peut-être pas attardés là-dessus et Vancouver non plus. C'est justement pourquoi j'ai demandé aux gens de Vancouver, et à vous aussi, si vous avez une idée sur ce que nous pourrions faire de tout ce réseau de toute cette infrastructure, sur la façon de nous organiser pour que ce soit plus efficace et plus rentable?

Comme Jim Jordan a tenté de vous l'expliquer, le ministre des Transports doit s'occuper des sociétés portuaires locales et de la Société canadienne des ports et, ensuite, de 4 commissions portuaires et de 110 ports et havres publics. Nous essayons que le tout devienne plus efficient et plus efficace.

Notre comité a pour mandat de déterminer si, dans certains cas, on ne pourrait pas faire en sorte que les administrateurs soient nommés localement pour s'occuper de leur propre petit port, par exemple. Peut-être est-ce cette forme de structure que nous devrions privilégier plutôt que d'avoir une superstructure à Ottawa qui cherche à déterminer ce qui semble important pour chaque petit quai ou port et à le lui imposer.

Pourriez-vous nous répondre rapidement? Dans la négative, pourriez-vous nous répondre par écrit?

M. Tarr: La façon dont le gouvernement s'est structuré au Canada, particulièrement dans le nord, a entraîné de véritables problèmes pour les petites localités isolées qui ont dû s'occuper d'elles-mêmes. En ce qui concerne la côte nord, j'ai beaucoup de mal à comprendre pourquoi il nous faudrait avoir des administrations portuaires dans chacun des ports de la région. Nul doute que la régionalisation sera nécessaire pour que le système fonctionne efficacement.

Je ne peux parler pour Vancouver, car la situation y est tout autre, mais dans le nord, les petites localités se sont toujours battues les unes contre les autres et l'ensemble de la région en a souffert. Tant que les habitants du nord ne comprendront pas qu'il faut un revirement de la situation pour que toutes les localités sortent gagnantes, rien ne sera fait.

[Texte]

I strongly support the direction of your question.

Mr. Hubbard: Your lumber shipments seem to have gone down. At a time when lumber prices are high and there seems to be a greater world demand, what has happened to that part of your operation?

Mr. Krusel: Our lumber shipments historically are for the overseas market, including Japan and the United Kingdom. Lumber prices have skyrocketed in the past few years, and that's mainly the result of lumber being railed to the United States.

We have also been impacted by reduced annual allowable cut in this province. Major reductions in the amount of fibre supply have impacted on us in that region. That's a very significant portion financially for us and it has hit us for a number of reasons. At the same time as the U.S. market was growing, the Japanese and U.K. markets were declining.

Mr. Hubbard: My second question deals with turnaround time, which is a vital part of the shippers' economic success. How do you rank your port in terms of turnaround time, mainly for grain but also for coal? How does it compare with other ports, and are there problems in terms of that turnaround time?

Mr. Tarr: That was a nice question, because that's probably one of our biggest advantages in Prince Rupert. I don't have the statistics because they are guarded quite closely by various interest groups, but the railcar turnaround time for grain to Prince Rupert is probably the best on the west coast by several days.

The vessel turnaround time is the best because we only have one terminal. To pick up the full load of grain products the vessel comes to one berth and loads completely there. Here in Vancouver a vessel, on average, has to go to three different berths to pick up its entire load, so the turnaround time is impacted accordingly. On top of that, Prince Rupert is a day's sailing time closer to the major markets for grain and coal, which also helps with vessel turnaround time. All in all, from source to end user we probably exceed all expectations for turnaround time.

[Traduction]

Je souscris sans réserve à l'objet de votre question.

M. Hubbard: Vos expéditions de bois d'oeuvre semblent avoir chuté. Qu'est-il arrivé à ce secteur de vos opérations à une époque où le prix du bois d'oeuvre est élevé et que la demande mondiale semble augmenter.

M. Krusel: De tout temps, nos expéditions de bois d'oeuvre étaient destinées aux marchés d'outremer, y compris le Japon et le Royaume-Uni. Le prix du bois d'oeuvre est monté en flèche au cours des dernières années, surtout parce que le bois était expédié par rails aux États-Unis.

Ce qui nous a nuis également, c'est la réduction des contingents de coupes annuels dans la province. Les quantités de fibres ligneuses qui nous étaient fournies ont considérablement diminué. Cela nous touche financièrement beaucoup et nous a donc fait mal pour plusieurs raisons. En même temps que le marché américain croissait, les marchés japonais et britannique chutaient.

M. Hubbard: Ma deuxième question porte sur le délai d'exécution qui est au coeur même de la réussite économique des expéditeurs. Comment se compare votre port aux autres en fait de durée d'exécution particulièrement pour le grain, mais aussi pour le charbon, et cela vous cause-t-il des problèmes?

M. Tarr: C'est une bonne question, car cet aspect est sans doute un des gros avantages que présente Prince Rupert. Je n'ai pas les chiffres en main, car divers groupes d'intérêts les gardent jalousement, mais le délai d'exécution pour les wagons à grains à Prince Rupert est sans doute le meilleur qui soit sur la côte ouest, et à raison de plusieurs jours.

Pour les navires, ce délai est aussi le meilleur, car nous n'avons qu'un terminal. Pour pouvoir ramasser le plein chargement de produits céréaliers, les navires doivent s'amarrer à un poste de mouillage et faire le chargement au complet à partir de là. À Vancouver, par comparaison, un navire doit, en moyenne, se présenter à trois postes de mouillage différents pour faire le plein chargement, si bien que le délai d'exécution en est d'autant plus long. En outre, Prince Rupert est plus proche d'une journée de voyage des grands marchés de céréales et de charbon, ce qui réduit d'autant la durée d'exécution pour les navires. L'un dans l'autre, nous dépassons sans doute toutes les attentes à cet égard, depuis la source d'approvisionnement jusqu'à l'utilisateur final.

• 1415

The Chairman: Thank you, Mr. Hubbard. Gentlemen, do you have any other questions?

Thank you for making your way all the way down to Vancouver from Prince Rupert with a very focused presentation, which is accompanied by a very thorough brief. We appreciate it very much.

We have representatives of the Pacific Pilotage Authority, led by its chairman, Mr. McLennan, with Mr. Batchelor, captain and general manager.

Gentlemen, could we have your presentation, please.

Mr. D. McLennan (Chairman, Pacific Pilotage Authority): Thank you, Mr. Chairman. As the recently appointed chairman of the Pacific Pilotage Authority, I will introduce Mr. Batchelor in a minute, the general manager of the authority, to give our presentation.

Le président: Merci, monsieur Hubbard. Messieurs, voulez-vous poser d'autres questions?

Merci d'être venus de Prince Rupert à Vancouver et de nous avoir fait un exposé très au point, accompagné d'un mémoire tout aussi exhaustif. Nous vous en remercions.

Nous accueillons maintenant des représentants de l'Administration du pilotage du Pacifique conduits par le président, M. McLennan, et le capitaine Batchelor, directeur général.

Messieurs, vous avez la parole.

M. D. McLennan (président, Administration du pilotage du Pacifique): Merci, monsieur le président. Puisque je viens tout récemment d'être nommé président de l'Administration du pilotage du Pacifique, je demanderai dans un instant à M. Batchelor, qui en est le directeur général, de faire notre exposé.

[Text]

Before doing so, I'd like to make just a couple of remarks. The Pacific Pilotage Authority is efficient, the authority is self-sustaining, and the tariffs are fair and reasonable, done with consultation, keeping in mind overall costs.

Our record on safety is good. The system works on the west coast. We endeavour to work with the stakeholders in the review of the system. I'm looking forward to working with the Prince Rupert Harbour Commission and the Fraser River Harbour Commission on addressing the issues they have brought forward. The supply of pilots is not endless. A study is under way to recommend action. The authority welcomes this review and is positioning for the future.

Captain D. Batchelor (General Manager, Pacific Pilotage Authority): Good morning, ladies and gentlemen.

The Pacific Pilotage Authority was formed in 1972, along with the other three authorities across the country, at the time of the enactment of the Pilotage Act.

The mandate of all the authorities under that act of Parliament was "to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within the region". In addition to this, the authorities are required to set tariffs that "shall be fair and reasonable and consistent with providing a revenue, together with revenue from other sources, sufficient to permit the Authority to operate on a self sustaining financial basis". This authority has been successful in accomplishing both those objectives on a consistent basis.

The prime objective of the Pacific Pilotage Authority is to provide a safe and efficient pilotage service on the west coast, where the largest and busiest ports in Canada are located. In successfully achieving this goal, the authority is responsible for the overall management of the system, which includes administering a service contract with the British Columbia Coast Pilots Ltd. and a union contract with the Fraser River Pilots Association. It is also the responsibility of the authority to maintain and operate an efficient dispatch system, which includes travel arrangements as well as the day-to-day juggling of pilots to match them to ships. A small fleet of four pilot boats is operated at three widely spread locations on the coast. In addition, there is one charter boat operation operating out of Port Alberni. The authority is also responsible for all invoicing and collecting of moneys.

The west coast of Canada experiences the extremes of weather, tidal ranges, and current conditions in certain areas that are unmatched anywhere in the world for a major marine artery. There are additional hazards, such as a fishing fleet exceeding 6,500 ships and pleasure craft numbering well over 300,000. All of this is then mixed in with the most convoluted coastline of any country in the world. Many ships, including the entire spectrum of freighters, from the most modern container

[Translation]

Auparavant, toutefois, j'aimerais vous faire part de quelques observations. L'Administration du pilotage du Pacifique est un organisme efficient et autonome. Les tarifs que nous appliquons sont justes et raisonnables et sont établis après consultation et en tenant compte de l'ensemble des coûts.

Notre dossier en matière de sécurité est bon. Le système fonctionne sur la côte ouest. Nous essayons de travailler avec les diverses parties intéressées au réexamen du système. J'ai d'ailleurs hâte de collaborer avec les commissions portuaires de Prince Rupert et du fleuve Fraser à l'étude des questions qu'elles ont mises de l'avant. Nous n'avons pas un bassin inépuisable de pilotes. Une étude est d'ailleurs en cours qui doit recommander des mesures à prendre. Notre administration se réjouit de cet examen et se prépare pour l'avenir.

Le capitaine D. Batchelor (directeur général, Administration du pilotage du Pacifique): Bonjour, mesdames et messieurs.

L'Administration du pilotage du Pacifique a été créée en 1972, en même temps que les trois autres administrations dans le reste du Canada, lorsqu'a été adoptée la Loi sur le pilotage.

D'après la loi, l'Administration a pour mission «de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région». En outre, les administrations sont chargées de fixer des tarifs qui «doivent être équitables et raisonnables et tenir compte du fait que l'Administration devra en tirer un revenu qui, avec les revenus provenant d'autres sources, devra lui permettre le financement autonome de ses opérations». L'Administration que nous représentons a constamment réussi à atteindre ces deux objectifs.

L'objectif principal de l'Administration de pilotage du Pacifique est de fournir un service de pilotage sûr et efficace sur la côte ouest où sont situés les ports les plus grands et les plus achalandés du Canada. Pour réussir à atteindre cet objectif, l'Administration doit gérer de façon globale le système, ce qui inclut un contrat de services avec la «British Columbia Coast Pilots Ltd» et la négociation d'une convention syndicale avec la «Fraser River Pilots Association». Il est également du devoir de l'Administration de maintenir et d'exploiter un système efficace de répartition, ce qui comprend l'organisation de voyages de même que l'affectation quotidienne de nos pilotes aux navires appropriés. Nous avons une petite flotte de quatre bateaux-pilotes à partir de trois points disséminés le long de la côte. En outre, nous exploitons des bateaux de louage à partir de Port Alberni. L'Administration se charge enfin de la facturation et de la perception des sommes dues.

La côte ouest du Canada connaît des extrêmes de température et de marée, et des courants maritimes dans certaines zones qu'on ne trouve nulle part ailleurs pour une grande artère maritime. Parmi les autres dangers supplémentaires, notons une flotte de pêche de plus de 6 500 navires et des embarcations de plaisance qui dépasse de loin 300 000 unités, sans oublier nos côtes qui sont les plus sinueuses du monde. De nombreux navires comprenant toute la gamme

[Texte]

ships to small, specialized chemical tankers, as well as large cruise ships carrying thousands of passengers and crew, ply these waters on a year-round basis. In 1994, out of 14,053 pilot dispatches, there were only 12 reportable incidents, most of which were of a very minor nature—a quite remarkable safety record.

In 1972 the Government of Canada provided \$800,000 to enable the Pacific Pilotage Authority to establish itself as a crown corporation. Since that time the authority has remained financially self-sufficient and has never approached the federal government for an appropriation. There has been a recognition that compulsory pilotage in the waters of the west coast is essential and therefore it is in the best interests of all parties to have the finest possible service available within the financial bounds of reality.

Over the years many comparisons of pilots' remuneration have been made. When making any comparison it is essential to make it a fair one, and this is difficult in the case of pilots. Each district or area of the world has its own unique problems and challenges.

After several reviews, the remuneration of the B.C. coast pilots compares very favourably with that of the pilots working in the Puget Sound area, our nearest competitors. The Puget Sound pilots service the major ports of Seattle and Tacoma. The comparison falls apart when detail is taken into consideration on such issues as size of district, number of berths serviced, extent of travel, etc.

The B.C. coast pilots cannot be compared with the pilots working the Laurentian, Great Lakes, or Atlantic regions, because the service provided is totally different, requiring distinctive skills and knowledge.

Another reason for the success of the Pacific Pilotage Authority is the volume of shipping visiting this area and using these services and facilities. We are blessed with the most direct access to the Pacific Rim countries, which have become the major focus for world trade.

In addition, the spectacular coastline of the west coast has attracted an ever-expanding cruise ship industry.

On February 7, 1995 the transport minister, the Hon. Douglas Young, addressed this standing committee and stated that \$56 million of taxpayers' money had been spent to support the following crown corporations: the St. Lawrence Seaway, Marine Atlantic, and the four pilotage authorities. As previously stated, the Pacific Pilotage Authority has not—I repeat, has not—been a recipient of one penny of this money.

Also contained in Minister Young's address were statements to the effect that the coast guard had already taken steps to become more businesslike and client focused, and, I quote again, "The coast guard is consulting with users to determine what levels of service they need". With respect, ladies and gentlemen, the Pacific Pilotage Authority has been doing this since its inception in 1972.

[Traduction]

des vraquiers, à des navires conteneurs les plus modernes jusqu'aux petits navires citernes spécialisés dans le transport des produits chimiques, en passant par les énormes navires de croisière comptant des milliers de passagers et de membres d'équipage, naviguent dans ces eaux à longueur d'année. En 1994, sur un total de 14 053 affectations de pilotes, on n'a enregistré que 12 incidents dont on a dû faire rapport, la plupart d'entre eux n'ayant pas eu de conséquences, ce qui est plutôt remarquable.

● 1420

En 1972, le gouvernement du Canada a donné 800 000\$ à l'Administration du pilotage du Pacifique pour lui permettre de se constituer en société d'État. Depuis lors, nous avons assuré notre autonomie financière et n'avons jamais demandé des fonds au gouvernement fédéral. Comme il a été reconnu que le rôle que jouent les pilotes dans les eaux de la côte ouest est essentiel, il est par conséquent dans le plus grand intérêt de toutes les parties de disposer d'un service qui soit des plus fiables dans le cadre des réalités financières.

On a souvent comparé au fil des ans les rémunérations des pilotes. Toute comparaison valable doit être équitable, ce qui est difficile dans le cas des pilotes, car chaque région du monde fait face en effet à des problèmes et à des défis particuliers.

Plusieurs études ont démontré que la rémunération des pilotes de la côte de la Colombie-Britannique se compare très avantageusement avec celle de leurs homologues de la région de Puget Sound, nos plus proches concurrents. En effet, les pilotes de Puget Sound desservent les grands ports de Seattle et de Tacoma. Mais la comparaison ne vaut plus dès que l'on tient compte de la taille du district, du nombre de postes d'amarrage desservis, de la longueur des déplacements, etc.

On ne peut comparer les pilotes de la côte de la Colombie-Britannique à ceux de la voie maritime du Saint-Laurent, des Grands lacs ou des régions de l'Atlantique, tout simplement parce que le service fourni est très différent et qu'il exige des compétences et des connaissances particulières.

Si l'Administration du pilotage du Pacifique est à ce point une réussite, c'est aussi grâce au nombre des navires qui visitent la région et qui utilisent nos services et nos installations. Nous avons le grand avantage d'avoir l'accès le plus direct aux pays de la ceinture du Pacifique qui sont devenus le point focal du commerce international.

En outre, les rives spectaculaires de la côte ouest ont attiré l'industrie sans cesse croissante des navires de croisière.

Le 7 février 1995, l'honorable Douglas Young, ministre des Transports, déclarait à ce comité permanent que l'on avait consacré 56 millions de dollars de fonds publics pour aider les sociétés d'État suivantes: la voie maritime du Saint-Laurent, Marine Atlantic et les quatre Administrations de pilotage. Nous répétons que l'Administration du pilotage du Pacifique n'a jamais reçu un sou de ce montant.

Dans son discours, le ministre affirmait également que la Garde côtière avait déjà pris des mesures pour devenir plus commerciale et plus sensible aux besoins de ses clients. Il disait aussi que: «La Garde côtière consulte actuellement ses utilisateurs pour déterminer les niveaux de service dont ils ont besoin.» Je vous dirai respectueusement, mesdames et messieurs, que c'est ce qu'a fait l'administration du pilotage du Pacifique depuis sa création en 1972.

[Text]

Minister Young makes mention of the six royal commissions and numerous other inquiries during the last eighty years. It has to be one of the most studied and scrutinized professions in the country.

It is the opinion of this authority that while the system may not be perfect, it works successfully. The service is cost-effective on a coast-wise basis, which is how it must be viewed. A degree of rigidity must be maintained in order to maintain full control on safety issues. However, the authority, pilots, and industry can demonstrate many cases where the system has a high degree of flexibility to meet the demands of the user.

The development of the highly complex computer pilot dispatch system has made pilotage a user-friendly service to all who partake of our services, which are not restricted solely to providing pilots. A massive database on ship movements in this part of Canada is shared with several organizations, including government agencies such as VTS, Canada Customs, the Vancouver Port Corporation, the Chamber of Shipping of B.C., and other restricted commercial interests.

The *International Maritime Dictionary* defines a pilot as being a qualified individual possessing local knowledge of shallows, rocks, currents, and so on and usually licensed by a public authority. In the same dictionary the definition of pilotage is the art of conducting a vessel in or out of a harbour in the neighbourhood of navigational dangers. It is very obvious that the very nature of this business is based on local, regional knowledge both from the act of piloting and the administration of a pilotage area.

It is essential for the safety of ships that are infrequent visitors to an area that they have the services of a person with specialized local knowledge of the area through which they will be passing. The prime consideration in all of this is safety, safety, and safety.

Safety of life and property and the safety and protection of the fragile environment in which we live are paramount.

A classic example of what can happen is the incident whereby the oil barge *Nestucca* was inadvertently hauled by its attendant tug off the coast of the state of Washington outside of Canadian jurisdiction. The resulting relatively small oil spill caused extensive environmental damage to the west coast of Vancouver Island. Most of the ships requiring pilotage services carry far larger quantities of oil than that spilled by the barge *Nestucca*.

The only safe way of dealing with the vagaries of nature and the man-made hazards such as other marine traffic on a moment-by-moment basis is by human intervention. No amount of black boxes, computers, or other electronic wizardry can

[Translation]

Le ministre Young fait également état du fait que le pilotage a fait l'objet de six commissions royales et de nombreuses enquêtes au cours des 80 dernières années. C'est sans doute l'une des professions qui a été la plus étudiée et scrutée au Canada.

Nous sommes d'avis que même si le système est perfectible, il donne néanmoins de bons résultats. Notre service est rentable sur l'ensemble de la côte et c'est ainsi qu'il faut le voir. Nous devons être rigides dans une certaine mesure pour avoir une pleine maîtrise sur les questions de sécurité. Toutefois, l'Administration, les pilotes et l'industrie maritime peuvent prouver que, dans bien des cas, le système actuel peut-être extrêmement souple et répondre aux demandes des utilisateurs.

La mise au point d'un système de répartition informatisé et hautement complexe des pilotes a fait du pilotage un service convivial pour tous ceux qui ont besoin de nos services lesquels ne se limitent pas uniquement à fournir des pilotes. Nous partageons avec diverses organisations, y compris des organismes gouvernementaux tels que le Service du trafic maritime, Douanes Canada, la Société du port de Vancouver, la «Chamber of Shipping of B.C.» et d'autres intérêts commerciaux restreints une banque de données énorme sur les mouvements des navires dans cette région du Canada.

• 1425

D'après le *Dictionnaire maritime international*, le pilote est une personne qualifiée qui a une connaissance locale des bas-fonds, des rochers et des courants, etc., et qui est habituellement accrédité par une autorité publique. Le même dictionnaire définit le pilotage comme l'art de conduire un navire dans un port et de l'en faire sortir à proximité de points de danger pour la navigation. Il saute aux yeux que ces compétences, de par leur nature, se fondent sur la connaissance des lieux et de la région tant en ce qui concerne le pilotage que l'administration d'une zone de pilotage.

Il est essentiel pour la sécurité des navires qui fréquentent rarement une région, qu'ils puissent profiter des services d'un pilote qui connaît particulièrement bien les eaux de la région qu'ils traversent. N'oublions pas qu'avant tout, nous avons à coeur la sécurité.

Ce qui nous importe par-dessus tout c'est la sécurité des vies et de la propriété, d'une part et, d'autre part, la sécurité et la protection de l'environnement fragile dans lequel nous vivons.

Prenons un exemple classique, celui de la barge pétrolière *Nestucca* qui a, par inadvertance, été tirée par son remorqueur de service loin de la côte de l'État de Washington hors des eaux canadiennes. Le déversement de pétrole relativement faible qui s'est ensuivi a néanmoins causé beaucoup de dommages environnementaux à la côte ouest de l'Île de Vancouver. Or, la plupart des navires qui ont besoin de pilotes transportent des quantités beaucoup plus grandes de pétrole que celle qui s'est écoulée de la barge *Nestucca*.

La seule façon de faire face aux aléas de la nature et aux dangers causés par l'homme tels que le mouvement ponctuel d'autres navires, c'est de faire intervenir l'homme. Aucune boîte noire et aucun ordinateur ni autre jouet électronique ne

[Texte]

replace the human judgment and reactions to situations that develop during the course of navigating a ship from one place to another. These technological advances can provide valuable information to assist the mariner in making the right decision but cannot be viewed as a replacement.

Questions have been raised on the reasons for compulsory pilotage. Speaking from a west coast perspective, the compulsory pilotage waters as documented in section 3 of the Pacific pilotage regulations have been logically set out and have stood the test of time as being environmentally and economically sensible and sound.

The majority of deep-sea freighters entering the western waters of Canada are manned by crews, many of which, from the captain down, have questionable marine qualifications and expertise. It reached such a level that it attracted the attention of the International Maritime Organization, an arm of the United Nations headed up by Canada's Bill O'Neil. This organization attempted to introduce internationally acceptable minimum standards for training and watchkeeping, with little success.

With the economic pressures exerted on the worldwide shipping industry, many owners are operating ships on a tenuous level of economic viability. In many cases, with these pressures they hire the cheapest labour they are able to obtain.

With the proliferation of flag-of-convenience states—for example, Vanuatu—and classification societies located in such places as the Marshall Islands, the control of basic safety and regulatory requirements for international shipping have deteriorated to an alarming extent. This is all the more reason why local compulsory pilotage is essential for public and environmental safety.

For many seagoing navigators the ultimate career ambition is to become a pilot. There are long hours of study to be able to pass rigorous coast guard examinations of competency. When an individual eventually gains sufficient knowledge to pass the examination to qualify for a pilot's licence, that person must then bear the responsibility of having the conduct of the ship, with many lives on board—in excess of 2,800 souls in the case of some larger passenger ships—and also the responsibility of a multi-million-dollar investment of the ship and the facility at which it will be berthed.

There is also the responsibility to protect the environment from pollution, bearing in mind that many of the ships under the pilots' conduct carry thousands of tonnes of bunker oil and that other ships carry cargoes of a highly hazardous nature.

The pilots provide an essential, efficient, and cost-effective service to the shipping industry and contribute handsomely to the ongoing success of the transportation system in Canada.

A point that must be recognized is that the cost of pilotage as a percentage of the overall cost of the day-to-day operation of a ship, including such localized expenses as tug assistance, berthage, port dues, longshore labour, etc., is relatively small.

[Traduction]

peut remplacer le jugement humain et la réaction humaine devant des situations qui peuvent survenir au cours des déplacements d'un navire d'un point à un autre. Ces merveilles technologiques peuvent fournir une information précieuse qui aide le navigateur à prendre la bonne décision, mais elles ne peuvent pas le remplacer.

On s'est demandé pourquoi le pilotage est obligatoire. De notre perspective à nous, sur la côte ouest, les eaux dans lesquelles il faut recourir aux services d'un pilote, tel que le prescrit l'article 3 des règlements sur le pilotage du Pacifique, ont été définies de façon logique et ont subi l'épreuve du temps, de sorte que ces dispositions sont sûres et judicieuses sur les plans environnemental et économique.

La majorité des vraquiers de haute mer qui pénètrent dans les eaux occidentales du Canada sont dotés d'un équipage qui, du capitaine au simple marin, a des compétences et des connaissances maritimes sujettes à caution. La situation s'est détériorée à un point tel qu'elle a attiré l'attention de l'Organisation maritime internationale, filiale onusienne dirigée par le canadien Bill O'Neil. Cette organisation a tenté, mais sans grand succès, de faire adopter des normes minimales internationalement acceptables pour la formation et les quarts à bord des navires.

À cause des pressions économiques mondiales qui s'exercent sur l'industrie du transport maritime, de nombreux armateurs exploitent des navires de façon à peine rentable, ce qui les pousse, dans bien des cas, à embaucher la main-d'oeuvre au moindre coût possible.

Avec la prolifération des États qui offrent des pavillons de complaisance—comme Vanuatu, par exemple—et des sociétés de classification installées dans des endroits comme les Îles Marshall, on a vu se détériorer de façon alarmante le contrôle des exigences de base en matière de sécurité et de réglementation dans le transport maritime international. Le pilotage local obligatoire est donc d'autant plus essentiel pour la sécurité du public et de l'environnement.

L'ambition de nombreux navigateurs au long cours est celle de devenir pilote. Il leur faut pour cela étudier longtemps pour pouvoir passer les rigoureux examens de compétence de la Garde côtière. Une fois que le navigateur a acquis suffisamment de compétences pour passer l'examen de qualification lui donnant droit au permis de pilotage, il doit ensuite accepter de conduire un navire ayant parfois à son bord plus de 2 800 personnes, comme c'est le cas pour les gros paquebots et, aussi, assumer la responsabilité tant du navire que des installations de mouillage, ce qui représente des investissements de plusieurs millions de dollars.

Il faut également protéger l'environnement de la pollution, car un grand nombre de navires conduits par des pilotes transportent des milliers de tonnes de mazout lourd quand ce ne sont pas des cargaisons hautement dangereuses.

Les pilotes fournissent à l'industrie du transport maritime un service essentiel, efficace et rentable et contribuent grandement au succès continu du réseau de transport au Canada.

On doit reconnaître que le coût du pilotage représente un pourcentage relativement minime du coût total de l'exploitation quotidienne d'un navire, qui comprend, entre autres, des dépenses locales comme les frais de remorquage, les droits de mouillage, les frais de port et les services de débardeurs.

[Text]

Criticism has been directed at the cost of pilotage with particular reference to perceived double pilotage. There is a requirement for a second pilot to be dispatched to a ship when a voyage through compulsory pilotage waters will exceed eight hours or more than 105 miles. Hopefully, the previous pages of this document have highlighted the requirement for a pilot to be alert at all times. This high level of concentration cannot be sustained for an indefinite period, hence the need for a relief or second pilot to share the duties.

The fatigue factor has to be carefully considered when dealing with all ships. The latest addition to the cruise ship fleet, the *Legend of the Seas*, is in excess of 264 metres in length with a beam of 32 metres and a height above the water of 42.5 metres, has a gross tonnage of 68,700 tonnes, and carries 2,800 passengers and crew. This is one example of what is being faced at this time.

The pilot on duty must be rested and alert at all times, especially when navigating through narrow channels of less than one-quarter mile wide, through fleets of fishing boats, in marginal weather and visibility conditions, at speeds in excess of 20 knots in order to maintain the ship's schedule, which is a priority for the cruise ship industry. This can only be achieved by having two highly competent and experienced pilots on board. This scenario also applies to the less glamorous freighters, bulk carriers, and tankers that ply their trade up and down the coast of British Columbia.

The other perceived double pilotage is on the Fraser River. The authority directly employs and licenses pilots to perform the pilotage function solely on the Fraser River. These pilots are specialists in their profession in that their work is performed in confined, shallow waters, oftentimes with extreme current conditions as high as 10 knots, which produce many different hydrodynamic effects on a ship to those experienced in more open waters. Turning an unwieldy ship in excess of 200 metres in length in a confined river channel under hostile current and weather conditions has to be done exactly right every time, otherwise the consequences can be catastrophic. By their specialization they are able to work to closer tolerances and to apply their different skills to enable ships to safely transit the navigable waters of the Fraser River.

A separate tariff is levied on ships using the Fraser River as there are a limited number of operators using those facilities. Therefore, it is based on a user-pay system.

The authority's tariffs are based on two basic charges. One is directed at the physical size of the ship, and the second is on hours of piloting service performed on a per-pilot basis. Ships are charged in accordance with the published specific pilotage tariff regulations. This requires an additional charge for a second pilot so employed in the first case and then an additional Fraser River pilot charge and pilot boat fee for ships entering and leaving the Fraser River. There have been several studies

[Translation]

On a critiqué le coût du pilotage en parlant plus particulièrement de ce qui est vu comme du pilotage en double. Il faut envoyer un second pilote sur un navire lorsque le voyage à travers les zones de pilotage obligatoire doit dépasser huit heures ou couvrir une distance de plus de 105 milles. Nous espérons que les pages précédentes du document ont réussi à montrer qu'un pilote doit être vigilant à tout moment. On ne peut pas soutenir indéfiniment un niveau si élevé de concentration et il faut donc un pilote de relève, un second pilote pour partager la tâche.

La fatigue est un facteur dont il faut sérieusement tenir compte à bord de tous les navires. Le dernier venu dans la flotte des paquebots de croisière, le *Legend of the Seas*, a plus de 264 mètres de long, 32 mètres de large, et 42,5 mètres de haut au dessus de la ligne de flottaison, son tonnage brut est de 68 700 tonnes et il transporte 2 800 personnes, passagers et équipage compris. C'est là un exemple de ce à quoi nous devons faire face actuellement.

Le pilote de service doit être reposé et vigilant à tout moment, spécialement lorsqu'il navigue dans des chenaux étroits ayant moins d'un quart de mille de large, parmi une flotte de bateaux de pêche, dans de mauvaises conditions météorologiques et avec une mauvaise visibilité, à des vitesses de plus de 20 noeuds afin de respecter l'horaire du navire, ce qui est une priorité pour les paquebots de croisière. Cela n'est possible qu'avec le concours de deux pilotes très compétents et expérimentés à bord. Le même scénario s'applique également aux cargos moins prestigieux, aux vracquiers et aux pétroliers qui naviguent le long de la côte de la Colombie-Britannique.

L'autre cas où l'on remarque qu'il y a pilotage en double est sur le fleuve Fraser. C'est l'administration du pilotage qui accorde les brevets et qui emploie directement des pilotes pour conduire les navires uniquement sur le Fraser. Ces pilotes sont des spécialistes en ce sens que leur travail s'effectue dans des zones étroites, en eaux peu profondes, où il y a souvent des courants extrêmes pouvant aller jusqu'à 10 noeuds, ce qui produit sur le navire bien des effets hydro-dynamiques différents de ceux dont on fait l'expérience en haute mer. Quand on doit faire tourner un navire peu manoeuvrable de plus de 200 mètres de long dans un chenal étroit où les courants sont dangereux et les conditions météorologiques mauvaises, il faut procéder exactement de la bonne façon chaque fois, autrement les conséquences peuvent être catastrophiques. Grâce à leur spécialisation, les pilotes peuvent travailler dans des zones de tolérance plus limitées et utiliser leurs connaissances différentes pour permettre aux navires de passer en sécurité par les eaux navigables du Fraser.

Un tarif distinct est perçu pour les navires qui empruntent le Fraser, étant donné qu'un nombre limité d'entre eux utilisent ce cours d'eau. Par conséquent, le système se fonde sur le financement par l'utilisateur.

Les tarifs de l'Administration comprennent deux droits de base. Le premier est lié aux dimensions du navire et le second est déterminé par le nombre d'heures de pilotage effectués par chaque pilote. Les navires sont facturés selon les dispositions tarifaires publiées spécifiquement pour le pilotage. Il y a donc des frais supplémentaires pour le second pilote rendu nécessaire pour la première raison citée, puis des droits supplémentaires de pilotage sur le Fraser et des frais de bateaux-pilotes qui sont

[Texte]

conducted on the viability of merging the coast and Fraser River pilot organizations, but these efforts have not been successful.

The authority has been approached on more than one occasion by certain ports to have their own pilot service established. This has been studied at length, with the conclusion being reached that it is not an economically or operationally viable proposal for the particular port or the coast in general. There will be problems in the licensing of pilots, which is controlled by the authority under the Pilotage Act and regulations.

[Traduction]

imposés au moment de l'entrée et de la sortie des navires du Fraser. On a effectué plusieurs études pour déterminer la viabilité d'une fusion des administrations de pilotage de la côte et du Fraser, mais ces efforts n'ont pas abouti.

À plus d'une reprise, les administrateurs de certains ports ont demandé à l'Administration du pilotage la permission d'établir leur propre service de pilotage. On a étudié longuement la question et l'on est arrivé à la conclusion que ce n'était pas une proposition viable sur les plans économique et opérationnel pour le port en question ou la côte en général. Il y aurait des problèmes en ce qui concerne les brevets des pilotes qui relèvent de l'Administration du pilotage en vertu de la loi et des règlements sur le pilotage.

• 1435

It has been suggested that pilots do not have sufficient specific local knowledge to be fully efficient and safe in a particular port because of the size of the district. This allegation is unfounded, as can be shown by the safety record and the timely movement of ships to more than sixty ports and berths on this coast. The examination committee of the authority is extremely sensitive to this issue and is constantly scrutinizing and adjusting its examination processes to ensure the most highly trained and skilled pilots are available.

From an operational aspect, the authority is able to draw on its large pool of licensed pilots to handle peak workloads, which in most cases avoids any costly delay to a ship. At a port such as Prince Rupert, the authority, in conjunction with B.C. Coast Pilots Ltd., allocates two pilots to that port on a weekly rotation. Those pilots are available for work, within a certain limitation of hours of rest, to an extent that no other port on this coast experiences. If they were living in the community, we suggest they would not be so available, as they would have the normal social commitments of a community resident. This is only one aspect that has been considered, along with many others, in reaching our conclusions.

As demonstrated by the unique safety record, the Pacific Pilotage Authority considers pilots who work on this coast to be among the most skilled and competent in the world. The training regime is rigidly adhered to, ensuring the highest standards are maintained. It takes approximately ten to twelve years of seagoing experience before an individual can even consider writing the pilot's examination. By regulation, they have to have a master's certificate of competency, backed up by extensive knowledge of all navigable waters on the coast of British Columbia, before being qualified to sit the examination, which is set by the authority in conjunction with the pilot groups, depending on the area being examined.

The examination provides an in-depth scrutiny of the candidate's knowledge of the area. During the course of this process, he or she is also assessed for personal suitability. Once the candidate is successful, usually he or she spends time on an eligibility list before being called to commence an apprenticeship.

On a laissé entendre que les pilotes n'avaient pas une connaissance spécifique suffisante des lieux pour naviguer efficacement et sûrement dans un port donné, en raison des dimensions du district de pilotage. Cette allégation n'est pas fondée, comme le démontre notre fiche de sécurité et les mouvements en temps voulu des navires dans plus de 60 ports et postes de mouillage sur la côte. Le comité d'examen de l'Administration du pilotage est extrêmement conscient de cette question et surveille continuellement le processus d'examen afin de l'adapter, de manière à ce qu'on ait les pilotes les mieux formés et les plus compétents.

Sur le plan opérationnel, l'Administration peut faire appel, pendant les périodes de pointe, à sa grande réserve de pilotes brevetés, ce qui permet d'éviter, dans la plupart des cas, des retards coûteux pour un navire. Dans un port comme celui de Prince Rupert, l'Administration, de concert avec la *B.C. Coast Pilots Ltd.*, affecte à tour de rôle deux pilotes à ce port sur une base hebdomadaire. Ce port bénéficie donc, comme aucun autre sur la côte, de la grande disponibilité de ses pilotes, bien qu'on doive leur accorder un nombre minimum d'heures de repos. S'ils vivaient à cet endroit, nous pensons qu'ils ne seraient pas aussi disponibles, parce qu'ils devraient respecter certaines obligations sociales normales en tant que membre de la collectivité. C'est l'un des nombreux aspects dont on a tenu compte pour en arriver à nos conclusions.

Comme le prouve notre fiche de sécurité vraiment unique, l'Administration du pilotage du Pacifique estime que les pilotes de cette côte sont parmi les plus habiles et les plus compétents au monde. On respecte de façon très stricte le régime de formation afin de maintenir les normes les plus élevées. Il faut environ 10 à 12 ans d'expérience de navigation hauturière avant même de pouvoir songer à passer l'examen de pilote. Le règlement prescrit que les pilotes doivent posséder un brevet de capitaine ainsi que des connaissances poussées de toutes les zones navigables de la côte de la Colombie-Britannique, avant d'être admis à l'examen qui est préparé par l'Administration de concert avec les groupes de pilotes, selon le secteur qui fait l'objet de l'examen.

L'examen permet de scruter en profondeur les connaissances de candidat sur le secteur en question. Dans le cadre de ce processus, on évalue également les qualités personnelles du candidat ou de la candidate. Celui ou celle qui réussit passe habituellement un certain temps sur une liste d'admissibilité avant d'être appelée à commencer son apprentissage.

[Text]

During the six and a half months of apprenticeship, the individual is required to observe the actions and procedures of a fully licensed pilot. Training courses at Port Revel in France and the marine safety international simulator on Rhode Island are mandatory to complete the apprenticeship.

The authority and pilot organizations are acutely aware of the changes that have taken place in the last ten years or so in the ability to attract qualified candidates for future examination. The source of people is becoming more and more limited because of the ever-changing nature of local marine commerce. A study by the senior management of the authority is under way to assess what needs to be done to ensure a safe and efficient pilotage service in the future, from both a short-term and a long-term perspective.

In most parts of the world, pilotage is considered to be a monopoly. Some places have experimented with a competitive system to attempt to reduce costs. The limited feedback to date is that some authorities that have tried this process are reconsidering their decision.

On grounds of safety alone, it is not conducive to have people competing solely on the basis of economics. It is essential to look beyond the monetary impact of this situation and view it on a much greater scale, with particular emphasis on the safety aspects.

The profession of piloting and the administration of a pilotage district is a specialized industry. Through the very nature of its business, it has to be dealt with on a local basis.

Pilotage cannot be considered as an amorphous organization on a national or international basis. If that approach is taken, then the safety structure will collapse, with the resulting repercussions.

The tragedy of the *Exxon Valdez* incident is one that was the result partly of cost-saving measures taken by the government, a reduction in VTS coverage in Prince William Sound and a cutback in the extent of the pilotage district.

In summary, I wish to highlight the following points of our presentation.

The Pacific Pilotage Authority has always been financially self-sustaining.

The Pacific Pilotage Authority will continue to work with the Chamber of Shipping of British Columbia and the pilot groups to ensure a safe, efficient, and economically viable pilotage system.

The Pacific Pilotage Authority recognizes that safety is paramount, and all efforts will be made to have a continuing exemplary record of incident-free assignments.

The Pacific Pilotage Authority recognizes a need for this industry to be cost-effective. However, it stresses that safety and the preservation of the environment could be seriously compromised if a so-called competitive pilotage system was introduced and the notion of compulsory pilotage areas was discarded.

[Translation]

Pendant les six mois et demi que dure l'apprentissage, le stagiaire doit observer le travail d'un pilote dûment breveté. Pour compléter l'apprentissage, il lui faut suivre des cours de formation à Port Revel, en France, et s'entraîner sur le simulateur international de sécurité maritime au Rhode Island.

L'Administration et les organismes de pilotage sont profondément conscients que, depuis une dizaine d'années, il n'est plus aussi facile d'attirer des candidats compétents aux examens. Les réserves de candidats s'amenaient à cause de la nature évolutive du commerce maritime local. La haute direction de l'Administration du pilotage est en train d'effectuer une étude pour déterminer ce qu'il faut faire pour assurer à l'avenir un service de pilotage sûr et efficace, tant à court qu'à long terme.

Dans la plupart des régions du monde, le pilotage est considéré comme un monopole. On a essayé à certains endroits d'instaurer un système concurrentiel en vue de réduire les coûts. D'après le peu de renseignements que nous possédons jusqu'ici, certaines administrations qui ont tenté l'expérience réexaminent leur décision.

La concurrence fondée uniquement sur des considérations économiques n'est pas bonne sur le plan de la sécurité. Il est essentiel, dans cette situation, de tenir compte d'autres facteurs que les répercussions monétaires et de voir le tout dans un contexte beaucoup plus large, en mettant particulièrement l'accent sur l'aspect sécurité.

La profession de pilote et l'administration d'une circonscription de pilotage constitue un secteur spécialisé. Étant donné la nature même de ce travail, il faut une administration locale.

Le pilotage ne peut-être considéré comme un secteur amorphe tant au niveau national qu'internationale. Si l'on choisit cette approche, toute la structure visant à assurer la sécurité s'effondrera et des répercussions en résulteront.

• 1440

La tragédie de l'*Exxon Valdez* est due en partie à des mesures d'économie prises par le gouvernement pour réduire le secteur couvert par le Service du trafic maritime (STM) dans le golfe du Prince-William et l'étendue du district de pilotage.

Pour résumer, je tiens à souligner les points saillants de notre exposé.

L'Administration de pilotage du Pacifique s'est toujours auto-financée.

Elle continuera de travailler en collaboration avec la *Chamber of Shipping of British Columbia* et les groupes de pilotes afin d'assurer un service de pilotage sûr, efficace et économiquement viable.

Elle reconnaît que la sécurité est primordiale et continuera de faire tous les efforts possibles pour maintenir sa fiche exemplaire d'affectation sans incident.

Elle reconnaît que la rentabilité est nécessaire dans ce secteur. Cependant, elle souligne que la sécurité et la conservation de l'environnement pourraient être sérieusement compromises par la création d'un réseau de pilotage prétendument concurrentiel et par l'élimination de la notion de zones de pilotage obligatoire.

[Texte]

The Pacific Pilotage Authority recognizes the advantages and assistance that can be derived from technological advances. However, it is strongly opposed to any suggestion that these devices can replace or in any way supersede the human intervention. These devices can be considered as only an aid to navigation.

Thank you for your attention.

The Chairman: Thank you, Captain Batchelor and Mr. McLenna, for your carefully prepared and highly detailed submission.

Mr. Guimond, please.

Mr. Guimond: Excuse me, I think I missed the first part of your presentation. I don't know if you made any comments outside the text on page 2, where you mention a comparison between pilots working in the Laurentian, Great Lakes, and Atlantic regions "because the service required is totally different, requiring very different skills and knowledge". I don't know if you explained more. No?

Is it possible to have your interpretation of the meaning of those words?

Capt Batchelor: Yes. Maybe I'll take the other authorities first, in that the Laurentian authority employs pilots solely within a river system, from I believe the St. Lambert locks to Baie des Escoumins. So they're solely within a river system. The Great Lakes pilots have a shared pilotage with the United States, primarily operating in a canal situation and open lake waters. The Atlantic Pilotage Authority is a fractionalized system whereby they have a number of small outposts with local pilots based in many of those ports. Halifax, I guess, has the largest base of pilots.

The coastline of British Columbia is unique and very different from anywhere else in the world. The waters of this coast are all considered to be compulsory pilotage areas. There's approximately a mile offshore running up the west coast of Vancouver Island, but all the inside borders are considered to be compulsory. We experience some of the greatest tidal conditions, resulting in very strong currents, in the world. I recognize that the Bay of Fundy has probably the biggest range, but we have places such as Seymour Narrows, which is something less than a quarter of a mile wide with currents running up to 14 to 16 knots in extreme tidal conditions.

We have the most convoluted coastline in the world.

The differences in skills required by the pilots on the British Columbia coast are dealing with some of these extremes of nature and geography. Therefore, it's a very difficult thing to draw a comparison between here and—I'll be quite honest with you—anywhere else in the world.

Mr. Guimond: In Montreal we had evidence from a Mr. Marquis about the Laurentian authority. What is the cost of pilotage and how many pilots are there? I would like to have your opinion about this. Some members of the committee here took the amount paid and divided by the number of pilots and we arrived at earnings of \$230,000.

[Traduction]

Elle reconnaît les avantages et l'aide qu'elle peut obtenir des avancées technologiques. Cependant, elle s'oppose énergiquement à ce que ces instruments puissent remplacer ou supplanter de quelque façon l'intervention humaine, ces instruments constituant seulement des aides à la navigation.

Merci de votre attention.

Le président: Merci, capitaine Batchelor et monsieur McLenna, pour votre exposé soigneusement préparé et très détaillé.

Monsieur Guimond, s'il-vous-plaît.

M. Guimond: Je suis désolé, mais je pense avoir manqué la première partie de votre exposé. J'ignore si vous avez ajouté des commentaires au texte de la page 2 où vous faites une comparaison entre les pilotes des régions des Laurentides, des Grands Lacs et de l'Atlantique «parce que les services requis sont totalement différents et exigent des compétences et des connaissances très différentes». J'ignore si vous en avez dit davantage. Non?

Pourriez-vous interpréter le sens de ces propres?

Capt Batchelor: Certainement. Je vais commencer par les autres administrations. L'Administration de pilotage des Laurentides emploie des pilotes seulement dans un réseau fluvial, à partir des écluses de St. Lambert, je crois, jusqu'à la Baie des Escoumins. Il s'agit donc seulement d'un réseau fluvial. Les pilotes des Grands Lacs partagent le service de pilotage avec les États-Unis dans un secteur qui comprend essentiellement un canal et les eaux libres des lacs. L'Administration du pilotage de l'Atlantique est un réseau fragmenté, c'est-à-dire qu'il y a un certain nombre de petits ports isolés où sont affectés des pilotes locaux. Halifax, je crois, a le plus grand nombre de pilotes.

La côte de la Colombie-Britannique est unique et très différente de toutes les autres côtes du monde. Tous les secteurs de cette côte sont considérés comme des zones de pilotage obligatoire. Ce n'est pas le cas à un mille environ au large de la côte ouest de l'île de Vancouver, mais toutes les eaux situées entre l'île et le continent sont considérées comme des zones obligatoires. Les marées y sont parmi les plus fortes du monde et provoquent de très forts courants. Je reconnais que la marée de la Baie de Fundy est probablement la plus haute, mais il y a chez nous des endroits comme la passe Seymour, qui a moins d'un quart de mille de large, mais où les courants peuvent aller jusqu'à 14 ou 16 nœuds, pendant les très fortes marées.

Notre littoral est l'un des plus accidentés au monde.

Les compétences différentes exigées des pilotes de la côte de la Colombie-Britannique sont rendues nécessaires par ses caractéristiques naturelles et géographiques extrêmes. Par conséquent, il est très difficile d'établir une comparaison entre ici et—je serai très honnête avec vous—n'importe où ailleurs au monde.

M. Guimond: À Montréal, M. Marquis a témoigné au sujet de l'Administration de pilotage des Laurentides. Combien coûte le pilotage et combien de pilotes y a-t-il? J'aimerais avoir votre opinion à ce sujet. Certains membres du comité ont pris la somme payée et l'ont divisée par le nombre de pilotes, ce qui a donné des revenus de 230 000\$.

[Text]

The Chairman: For the record, that's not what happened. The number of pilots, for example, in the mid-St. Lawrence was 107. The way it was explained to us was \$1,200 is charged by the authority to the vessel operator; of that amount, 35% is withheld by the authority and the remaining part goes to the pilot, giving him an average salary of about \$110,000 to \$120,000 a year.

Mr. Guimond: Yes, but we have this figure that somebody mentioned of \$230,000. But we will see the blues of the proceedings and at the right time that will be corrected.

What is the total cost? We don't have any data on the cost here, but I think we have some in Ottawa.

Capt Batchelor: In 1994 the Pacific Pilotage Authority generated approximately \$34 million in revenue, approximately \$24 million of which was paid to the British Columbia Coast Pilots Ltd., which is a company made up of pilots alone, who contract their services to us, to the authority, for the service on the coastal passages. The only exception is the Fraser River, and I believe I mentioned in my presentation that these are direct employees of ours and they operate solely on the Fraser River.

I believe the B.C. Coast Pilots Ltd. will be making a presentation to you tomorrow morning. The division of their money among the membership in their company has not been disclosed to us, but obviously they do have the cost of operating their company, with such things as benefits, etc., which is all included in that sum total of money.

Mr. Guimond: My last comment—it's not a question; it's a comment—is that I share your definition of a monopoly in comparison with a specialized industry, at the bottom of page 7, and I share too your comments about technological advances, particularly when you mention "it is strongly opposed to any suggestion that these devices can replace or in any way supersede the human intervention". I share your views totally as expressed in this comment.

Mr. Gouk: I have just a couple of things, one of which I wanted to clear up. You use the example of the *Nestucca* and about how it was holed by the ship that was setting up the tow or was towing. Is this relevant to pilotage? Are you suggesting that a pilot would have prevented that?

Capt Batchelor: No, because in that particular incident the vessel was outside of Canadian waters. What I was trying to demonstrate by using that example was how fragile the environment is and how exposed it is to any sort of pollution that might be caused.

Mr. Gouk: I'm sure we're well aware of that, believe me. So it had really nothing to do with what a pilot could have prevented?

Capt Batchelor: No, not in this particular situation.

Mr. Gouk: When a pilot navigates, particularly up the inside passage—that's the area where we unquestionably do have a very, very harsh and difficult coastline—how do they actually navigate, what method do they use? Do they go from

[Translation]

Le président: Je tiens à préciser pour les fins du compte-rendu que ce n'est pas ce qui s'est produit. Il y avait, par exemple, 107 pilotes dans la section du Saint-Laurent central. On nous a expliqué que l'Administration imposait des frais de 1 200\$ à l'exploitant, qu'elle gardait 35 p. 100 de cette somme et versait le reste au pilote, ce qui donne à celui-ci un salaire moyen d'environ 110 000\$ à 120 000\$ par an.

M. Guimond: Oui, mais quelqu'un a mentionné le chiffre de 230 000\$. Nous allons cependant vérifier la transcription des délibérations et la correction sera faite au moment opportun.

Quel est le coût total? Nous n'avons pas de données à ce sujet ici, mais je pense que nous en avons à Ottawa.

Capt Batchelor: En 1994, l'Administration du pilotage du Pacifique a affiché des recettes d'environ 34 millions de dollars, dont 24 millions environ ont été versés à la *British Columbia Coast Pilots Ltd.*, une société composée de pilotes seulement, qui conclut avec nous, l'Administration, un marché de services dans les passages côtiers. La seule exception est le Fraser et je crois avoir mentionné dans mon exposé que ces pilotes étaient nos employés directs et pilotaient seulement sur le Fraser.

Je crois que les représentants de la *B.C. Coast Pilots Ltd.* vous présenteront un exposé demain matin. On ne nous a pas divulgué comment l'argent est réparti entre les membres de cette société, mais il y a évidemment des coûts d'exploitation de l'entreprise ainsi que des bénéfices et d'autres éléments qui sont compris dans cette somme globale.

M. Guimond: Je dirai, en guise de dernier commentaire—ce n'est pas une question, mais un commentaire—que je suis d'accord sur votre définition du monopole dans un secteur spécialisé, comme vous le dites au bas de la page 7 et, également, au sujet des progrès technologiques, particulièrement quand vous déclarez que «vous vous opposez énergiquement à ce que ces instruments puissent remplacer ou supplanter de quelque façon l'intervention humaine». Je partage totalement votre opinion à cet égard.

M. Gouk: J'ai seulement deux questions à poser et une explication à demander. Vous avez utilisé, comme exemple, le *Nestucca* et avez raconté comment il avait été défoncé par le remorqueur qui était sur le point ou en train de le remorquer. Cet incident a-t-il quelque chose à voir avec le pilotage? Voulez-vous dire qu'un pilote aurait pu prévenir cet incident?

Capt Batchelor: Non, parce que dans ce cas particulier, le navire n'était pas dans les eaux canadiennes. J'essayais de démontrer par cet exemple à quel point l'environnement est fragile et exposé à toutes sortes de pollution qui pourraient résulter d'un incident de cette nature.

M. Gouk: Je suis sûr que nous en sommes tous bien conscients, croyez-moi. Cela n'a donc vraiment rien à voir avec la possibilité qu'un pilote ont pu empêcher l'incident?

Capt Batchelor: Non, pas dans ce cas précis.

M. Gouk: Lorsqu'un pilote navigue, en particulier dans un climat intérieur—là où notre littoral est sans aucun doute extrêmement accidenté et difficile—comment navigue-t-il, quelle méthode utilise-t-il? Passe-t-il d'un point de repère terrestre à

[Texte]

land point to land point—do they use that to steer by—or are they on some kind of curved arc that they follow in order to stay in the pattern they know about, or do they go from point A to point B?

Capt Batchelor: Well, that's a difficult question for me to answer because I'm not a pilot, although I am a mariner, as the title suggests. But they use whatever facilities are available to them to assist them in navigation. Because of the coastline we have, there are very few places where a ship can stay on one course for any extended period. So I would suggest—the pilots might correct me—much of their work is on a point-to-point basis.

[Traduction]

un autre—est-ce ainsi qu'il manoeuvre—ou se règle-t-il sur une sorte de courbe pour suivre le tracé qu'il connaît à moins qu'il n'aille simplement d'un point A à un point B?

Capt Batchelor: Eh bien, il m'est difficile de répondre à une telle question parce que je ne suis pas pilote, bien que je sois un navigateur, comme mon titre l'indique. Le pilote utilise cependant tout ce qui est à sa disposition pour l'aider à naviguer. Notre littoral étant ce qu'il est, il y a très peu d'endroits où un navire peut garder le même cap pendant une période prolongée. Je suppose donc—les pilotes me corrigeront si je me trompe—qu'une grande partie de leur travail se fait d'une position à une autre.

• 1450

Mr. Gouk: And they travel at night, in foggy conditions?

Capt Batchelor: Any conditions we're faced with, within the usual parameters of a prudent mariner, and also within the bounds of the collision regulations and international documents.

Mr. Gouk: So they must have electronic navigational aids that tell them where to steer.

Capt Batchelor: Not telling them where to steer. But certainly they use whatever navigational aids are available on the ship, such as radar—I would imagine that's the most useful aid to them—radio, of course, with communications with other ships. Satellite navigation is not particularly of use to them because of the proximity of land. But whatever is available to them, they'll utilize.

Mr. Gouk: In a moment I'd like to come back to why you can't use satellite navigation because you're near land. But aside from that, if it's night and it's dark and you have no land fixes whatsoever, then I would suggest they have nothing else to use but specific fixes, and they steer from a fix to a fix.

Is there something I'm missing here? What else is there? If you can't see the land, if you have no lit objects, then you have to go from electronic point to electronic point, which they either have in their head or have in a chart.

Capt Batchelor: No, that's not necessarily correct. They'll take a departure point. They know the speed of the ship. They obviously have a gyrocompass, or on the mechanical failure of a gyrocompass they go back to a stand-by magnetic compass. They will steer a course. By timing the speed of the ship, they can certainly establish where they are, obviously with the assistance of things such as radar, using land fixes. Whatever is there to assist them they will use.

Mr. Gouk: Do I understand correctly, then, the primary method of navigation, particularly during poor visibility caused either by night or by fog, is dead reckoning?

Capt Batchelor: Not necessarily, no. It's a combination of everything. I'll say again, they'll use whatever facilities are available to them.

M. Gouk: Et ils voyagent de nuit, dans le brouillard?

Capt Batchelor: Dans toutes les conditions qu'ils doivent affronter, mais dans les limites des paramètres habituels d'un navigateur prudent et, aussi, dans celles que fixent les règlements relatifs aux collisions et les instruments internationaux.

M. Gouk: Ils doivent donc avoir des dispositifs électroniques d'aide à la navigation qui leur indiquent quel cap suivre.

Capt Batchelor: Ces dispositifs ne leur disent pas quel cap suivre. Cependant, ils utilisent certainement toutes les aides à la navigation disponibles sur le navire, comme le radar—j'imagine que c'est l'instrument le plus utile pour eux—et la radio, évidemment, qui permet les communications avec d'autres navires. La navigation par satellite ne leur est pas particulièrement utile étant donné la proximité de la côte. Ils utilisent cependant tout ce qui est à leur disposition.

M. Gouk: Dans un moment, je voudrais revenir sur la raison pour laquelle vous ne pouvez pas utiliser la navigation par satellite, parce que vous êtes près de la côte. Mais à part cela, supposons que c'est la nuit, qu'il fait noir et qu'il n'y a absolument aucun repère terrestre, je dirais que, dans ce cas, les pilotes n'ont rien d'autre que des points de repère spécifiques et ils doivent manoeuvrer d'un point à l'autre.

Est-ce que quelque chose m'échappe ici? Qu'est-ce qu'il y a d'autre? Si l'on ne peut pas voir la côte, s'il n'y a aucun objet illuminé, il faut alors se déplacer d'un point électronique à l'autre, des points qu'ils connaissent par coeur ou qu'ils trouvent sur une carte.

Capt Batchelor: Non ce n'est pas nécessairement exact. Ils prennent un point de départ, ils connaissent la vitesse du navire et ils ont évidemment un gyrocompas, et si celui-ci tombe en panne, ils disposent d'un compas magnétique de réserve. Ils déterminent le cap à suivre. En tenant compte de la vitesse du navire, ils peuvent certainement savoir où ils se trouvent, avec l'aide évidemment d'instruments comme le radar et de points de repère terrestres. Ils utilisent tout ce qui est à leur disposition.

M. Gouk: Dois-je comprendre, alors, que la principale méthode de navigation, particulièrement en cas de faible visibilité causée par la nuit ou le brouillard, est la navigation à l'estime?

Capt Batchelor: Non, pas nécessairement. C'est une combinaison de toutes sortes d'éléments. Je répète qu'ils utilisent tout ce qu'ils trouvent.

[Text]

Mr. Gouk: Which can vary from trip to trip and moment to moment.

Capt Batchelor: Absolutely. I have to state again, I'm not a pilot, therefore I really can't speak for them on that matter. I am judging from my own marine background.

Mr. Gouk: Most of my questions, Mr. Chairman, would deal with someone who could answer those things, so that's all I have for now.

The Chairman: I think tomorrow morning the pilots themselves will be here. Maybe they'll be able to answer your questions more directly.

Mr. Jordan: When the minister asked us to pursue this study of marine transportation in Canada, one of the reasons, of course, was the cost-effectiveness of doing business in Canada for boats coming in and boats getting out. Always, though, safety is a paramount factor. I wonder if you agree the cost of piloting reflects on the cost of doing business in Canada—and I think you'd have to agree with it.

I want to ask a couple of questions about the process of getting pilots licensed and so forth. Are there lots of pilots around?

Capt Batchelor: The process is that before there is a need for more pilots, examinations are conducted, and the successful people go on an eligibility list if there's not an immediate opening. We try to maintain several people on an availability basis. However, they do not commence their apprenticeship, which takes approximately six and a half months, until such time as an opening is perceived in the future, through retirement. If someone dies, then obviously we have a bit of a problem with filling that immediate gap.

The system is set up to be as responsive as possible to the needs of the industry. We cannot produce pilots out of thin air, since we are a very specialized business. The potential for getting new pilots, as we've addressed in the presentation here, is of serious concern to us because of the changes in the marine industry on this coast. Therefore, we have started a study to look at what we're doing, how we're doing it, etc.

• 1455

Mr. Jordan: But there's a perception out there, I think, in the public that it's a pretty closed shop. To get to be a pilot, you have to go through a very long. . . I'm not denying the need to do that, and we'll continue to do that, I'm sure, but when you get that kind of a condition involved with a line of work, and I know you have to control it rigidly. . . Is there a shortage of pilots right now? Is there an adequate number?

Usually when you are talking about cost-effectiveness, you think that if you had a choice perhaps of pilots who are both equally adapted to the work, that might be a factor in reflecting on the cost of moving goods and services. However, if you are restricted to what is being offered you and you don't have any choice, then I guess the cost would be fairly constant and that it would likely be fairly high.

[Translation]

M. Gouk: Ce qui peut varier d'un voyage à l'autre et même d'un moment à l'autre.

Capt Batchelor: Absolument. Je dois répéter cependant que je ne suis pas pilote; je ne peux donc pas vraiment parler de cela en leur nom, mais seulement d'après ma propre expérience de la navigation.

M. Gouk: La plupart de mes questions, monsieur le président, s'adressent à quelqu'un qui serait en mesure d'y répondre; je m'arrêterai donc ici.

Le président: Je pense que demain matin, les pilotes seront ici. Ils pourront peut-être répondre plus directement à vos questions.

M. Jordan: Lorsque le ministre nous a demandé d'entreprendre l'étude du transport maritime au Canada, c'est évidemment en partie pour améliorer le rapport coût-efficacité dans ce secteur pour les navires dont la destination ou le point de départ est le Canada. Cependant, la sécurité est toujours un facteur primordial. Je me demande si vous convenez que le coût du pilotage se reflète sur celui des activités commerciales au Canada—et je pense que vous devez être d'accord là-dessus.

Je voudrais poser quelques questions au sujet de la procédure suivie pour accorder les brevets de pilote et d'autres aspects de la question. Est-ce qu'il y a beaucoup de pilotes?

Capt Batchelor: Avant même qu'on ait besoin de plus de pilotes, on tient des examens et les candidats qui réussissent sont inscrits sur une liste d'admissibilité s'il n'y a pas de postes vacants. Nous essayons toujours d'avoir plusieurs pilotes sous la main. Cependant, ils ne commencent pas leur apprentissage, qui prend environ six mois et demi, tant qu'on ne s'attend pas à avoir un poste libre suite à un départ à la retraite. Lorsqu'un pilote meurt, nous avons évidemment quelques difficultés à le remplacer immédiatement.

Notre système est conçu de manière à pouvoir réagir le plus possible aux besoins du secteur. Nous ne pouvons pas fabriquer des pilotes comme par magie, étant donné que nous oeuvrons dans un secteur très spécialisé. La possibilité de trouver de nouveaux pilotes, comme nous l'avons dit dans notre exposé, est une grave préoccupation pour nous en raison des changements survenus dans l'industrie maritime sur cette côte. C'est pour cela que nous avons entrepris d'examiner ce que nous faisons, comment nous le faisons, etc.

M. Jordan: Mais la population a l'impression, je pense, que c'est un atelier plutôt fermé. Pour devenir pilote, il faut passer par un processus très long. . . Je ne nie pas que c'est nécessaire et que le processus continuera d'exister, j'en suis persuadé, mais lorsqu'il faut respecter des conditions de cette nature pour pratiquer un métier, et je sais qu'il faut des contrôles rigides. . . Y a-t-il un pénurie de pilotes à l'heure actuelle? En a-t-on suffisamment?

Habituellement, lorsqu'on parle de rapport coût-efficacité, on pense que si l'on avait un choix parmi des pilotes de compétence égale, ce facteur pourrait peut-être se refléter sur le coût du transport des produits et de la prestation des services. Cependant, si l'on est limité à ce qui est offert, sans avoir aucun choix, les coûts restent assez constants et risquent même d'être assez élevés.

[Texte]

You don't want it to be autonomous to the extent... But do you think there are enough of these important people out there to make the use of them cost-effective? I'm not suggesting you go and look for the cheapest you can get, either. I'm just saying that if you are going to say it is a very closed group and must remain so, I would argue that maybe it's too closed and perhaps it could reflect on the cost of doing business in Canada if it weren't quite so closed.

Capt Batchelor: I don't consider it to be a closed shop to the extent that it's open to mariners. Particularly bearing in mind the nature of this particular coastline we're dealing with, it can't be open to anybody other than mariners.

The marine industry on this coast has changed dramatically over the last 10 years or so. That's the local marine industry I'm talking about. Vessels such as tugs and tows are not required to have pilots to transit up and down this coast. There are other sources we look to, such as the coast guard, Fisheries and Oceans and, to a very restricted extent, organizations such as B.C. Ferry.

For normal commercial operations, the main reason we choose people as our source of pilots coming into the industry is because of their local knowledge. This is what pilotage is all about, the local knowledge aspect. It is, as I said earlier, going to be the subject of an in-depth study over probably the next 18 months to establish where, how, and when we're going to get new pilots.

Mr. Jordan: I live on the St. Lawrence, and a factor in using that facility, I'm told, is the cost.

I don't want to slight your profession, if that's what it is, in the organization at all, and I know the situation is quite different there from the situations you have explained to us. However, it always seems strange that they need a pilot when they're going through the Thousand Islands. Those islands don't move any, there's very little current, and there's no tide. Again, I don't want to belittle your argument at all, but that situation would seem to me to be fairly consistent. With technology there that Mr. Gouk referred to, you could take readings on those. The level of water varies only slightly.

I just wondered why it is so technical there. I can understand where you are coming from the way you describe it. Would those who pilot in the St. Lawrence under those circumstances belong to the same group that would take it through the most difficult water and climactic conditions you can envisage? Is it the same group?

Capt Batchelor: I can't speak for the St. Lawrence area, but with our pilots here, yes, they do the whole coast. They are licensed for the whole coast, with the exception of the Fraser River.

[Traduction]

Vous ne voulez pas être autonomes au point de... Pensez-vous cependant qu'il y a un nombre suffisant de ces gens importants pour assurer un bon rapport coût-efficacité? Je ne suggère pas que vous embauchiez le pilote le moins cher non plus. Je dis seulement que s'il s'agit d'un groupe très fermé et qui doit le rester, il est peut-être trop restreint et que s'il ne l'était pas autant, on en verrait peut-être les effets sur le coût des affaires au Canada.

Capt Batchelor: Je ne considère pas que c'est un atelier fermé étant donné que ce secteur est ouvert aux navigateurs. Compte tenu particulièrement de la nature du littoral qui nous concerne, on ne peut admettre dans ce groupe que des navigateurs.

Le secteur maritime sur cette côte a évolué considérablement au cours des 10 dernières années environ. Je parle du secteur maritime local. Des bateaux comme les remorqueurs n'ont pas besoin de pilotes pour naviguer le long de cette côte. Il y a d'autres groupes auxquels nous nous adressons, comme la Garde côtière, Pêches et Océans et dans une mesure très limitée, des organismes comme B.C. Ferry.

Pour les activités commerciales normales, ce qui détermine principalement le choix des pilotes, c'est leur connaissance des eaux locales. C'est cela le pilotage, la connaissance des eaux locales. Comme je l'ai dit plus tôt, cette question fera l'objet d'une étude approfondie qui prendra vraisemblablement encore 18 mois et qui vise à déterminer où, comment et quand nous allons recruter de nouveaux pilotes.

M. Jordan: Je vis sur les rives du Saint-Laurent et l'on me dit que l'un des facteurs concernant l'utilisation de cette voie fluviale est le coût.

Je ne veux pas dénigrer votre profession, si c'en est une, ou son organisation, et je sais que la situation là-bas est très différente de celles que vous nous avez exposées. Cependant, il semble toujours étrange de voir que les navires ont besoin d'un pilote pour traverser le secteur des Mille-Îles. Ces îles ne changent jamais de place, et il y a très peu de courant, et pas du tout de marée à cet endroit. Je répète que je ne veux pas du tout déprécier votre argument, mais il me semble que les choses ne changent pas tellement. Avec la technologie dont nous disposons et dont parlait M. Gouk, on pourrait déterminer les positions d'après les instruments. Le niveau d'eau varie à peine.

Je me demande seulement pourquoi c'est tellement compliqué là-bas. Je peux comprendre votre situation, comme vous l'avez décrite. Les pilotes du Saint-Laurent appartiennent-ils, dans ces circonstances, au même groupe de pilotes qui pourraient travailler dans les eaux et les conditions climatiques les plus difficiles que vous pouvez envisager? Font-ils partie du même groupe?

Capt Batchelor: Je ne peux pas parler de la situation sur le Saint-Laurent, mais nos pilotes ici naviguent en effet sur tout la côte. Leur brevet est valable pour toute la côte, à l'exception du Fraser.

• 1500

Mr. Jordan: Some work would be tougher than other work.

Capt Batchelor: Absolutely.

M. Jordan: La difficulté du travail varie.

Capt Batchelor: Absolument.

[Text]

Now, you speak about islands not moving. That is absolute bunk. They have been known to jump out in front of ships occasionally.

But I think what we're looking at here is the critical issue. I mentioned in the presentation the standards of the officers and crews of many of the ships that are visiting these waters. We have to recognize that this is not local traffic we're talking about. On this coast we're talking about—dare I use the term—foreign-flag vessels coming here. These are the majority of the ships requiring pilots. These people do not necessarily have the qualifications and most certainly do not have the local knowledge of how to handle a ship, particularly going through narrow channels in tidal conditions and that sort of thing.

I go back to my own personal experience from many years ago at sea, where the captain would handle his ship into the pilot's station or into an anchorage and that was it. He would rely on the pilot to do the rest.

Mr. Fontana: I was interested in what you had to say about Prince Rupert and not wanting the pilots to socialize. What's wrong with Prince Rupert, or is there a problem in Vancouver? I didn't get that. We heard it was a wild town.

Capt Batchelor: With due respect, I made no indication that they didn't want to socialize up there.

Mr. Fontana: You said something about socializing there. I just didn't get it.

Capt Batchelor: Would you like me to expand on that?

Mr. Fontana: Maybe at lunch time or after that.

With respect to pilotage, let's be clear. The government doesn't want to compromise on safety and security of the environment or life, however we define it. So we get down to the cost of providing service, and I think my colleagues have indicated that, let's face it, we have to be an attractive place for those foreign-flag ships to come here and do business or they'll go elsewhere. That's the bottom line.

We're trying to look at a system that has obviously evolved since 1972, and this is what I'd like to point out. You said the pilotage authority brings in \$34 million. It turns over \$24 million to the group you negotiate with, which in turn deals with the pilots directly. Why do we need to have that step in between? There would be a saving of \$10 million. It's nice to have all these systems, but why?

Secondly, it takes 12 years to get a pilot's licence, which is longer than it takes to become an air traffic controller or an airline pilot. It doesn't even take doctors that long to become qualified to save people's lives. We heard that in other pilotage authorities 256 people applied and nobody could pass. No captains were getting passed as pilots. There's something wrong here, and I think you brought it up. After so many royal commissions, what in tarnation's going on that we can't make the system much more competitive and get rid of the layers? Perhaps the ports should deal with the pilots themselves. Why do we need a pilotage authority?

[Translation]

Vous avez dit que les îles ne bougeaient pas. C'est tout à fait faux! On en a déjà vu apparaître soudain devant un navire.

Mais je pense que nous parlons maintenant du coeur du problème. Dans mon exposé, j'ai évoqué la qualité des officiers et des équipages qui fréquentent nos eaux. Il faut reconnaître que nous ne parlons pas d'un trafic local. Sur la côte, on voit beaucoup de pavillons étrangers, si j'ose parler ainsi. Ils représentent la majorité des navires qui requièrent l'aide d'un pilote. Leurs équipages n'ont peut-être pas les compétences et certainement pas la connaissance des lieux nécessaires pour manoeuvrer, particulièrement dans les chenaux étroits par temps de marée, par exemple.

Je reviens à ma propre expérience en mer il y a bien des années. Le capitaine manoeuvrait le navire jusqu'à la station du pilote ou jusqu'au mouillage où il s'arrêtait. Ensuite, il se fiait au pilote.

M. Fontana: Vous avez piqué ma curiosité en parlant de Prince Rupert et du fait que vous ne vouliez pas que les pilotes participent à la vie sociale. Qu'est-ce qui ne va pas à Prince Rupert? À moins que le problème soit à Vancouver? Je n'ai pas compris. On me dit que c'est une ville où ça brasse.

Capt Batchelor: Sauf votre respect, je n'ai certainement pas dit qu'ils ne voulaient pas se mêler à la population, là-bas.

M. Fontana: Vous avez parlé d'activités sociales. Je n'ai pas compris.

Capt Batchelor: Voulez-vous que je vous explique?

M. Fontana: Peut-être à l'heure du déjeuner ou plus tard.

Au sujet du pilotage, soyons clairs. Le gouvernement ne veut pas compromettre la sécurité et la sûreté de l'environnement et des vies, quelle que soit la définition que l'on choisit. Il nous faut donc parler du coût du service offert et, comme mes collègues l'ont déjà dit, je crois, nous devons faire en sorte d'attirer pour les navires battant pavillon étranger pour qu'ils viennent faire des affaires ici. Autrement, ils iront ailleurs. C'est aussi simple que cela.

Nous examinons un système qui a certainement évolué depuis 1972. Je tenais à le dire. Vous dites que l'Administration du pilotage rapporte 34 millions de dollars. Elle en remet 24 millions au groupe avec lequel vous négociez lequel traite ensuite directement avec les pilotes. Pourquoi cet intermédiaire? On pourrait épargner 10 millions de dollars. C'est bien d'avoir tous ces systèmes, mais pourquoi?

Deuxièmement, il faut 12 ans pour obtenir un brevet de pilote, ce qui est plus long que pour devenir contrôleur aérien ou pilote de ligne. Je pense même qu'il n'en faut pas tant pour devenir médecin, c'est-à-dire pour avoir le droit de sauver des vies humaines. On nous dit que d'autres administrations de pilotage ont rejeté toutes les candidatures présentées, soit 256. Aucun capitaine n'a été agréé comme pilote. Il y a là quelque chose qui ne va pas et je pense que vous avez soulevé cette question. Après tant de commissions royales, pourquoi diable ne sommes-nous pas capables de rendre notre système plus concurrentiel ni d'éliminer des intermédiaires? Les ports devraient peut-être traiter eux-mêmes avec les pilotes. Pourquoi faut-il une administration de pilotage?

[Texte]

You have to give us some answers, not the status quo. The status quo is not acceptable any more. We have to move beyond it. Why don't you give us some ideas of how we can do it? The question isn't whether or not we need pilots, because I think we could all make that case. How do we deal with the pilotage mandate?

Mr. McLennan: First, with regard to the budget of \$34 million, our expenses are \$34 million. It's only the \$24 million we contract with the B.C. coast pilots, as he mentioned. We have the river pilots, the pilot boats, the fuel, the crew, the staff and the administration, so the level is the same. We are self-sustaining as we only charge what we need to run the organization.

Mr. Fontana: But if you didn't have \$10 million in expenses, you could obviously provide a break—

Mr. McLennan: It's not the \$10 million. It's when you take into account the cost of the river pilots themselves who are employees of the organization, and the pilot boats that take the pilot to the vessel. So it's not expenses. There's no excess charged on this; it's whatever we need to run the organization.

Mr. Guimond: No, but what about your question about the comparison between foreign vessels and Canadian vessels?

The Chairman: There are a couple of questions I wasn't sure about that I'd like an answer to as well. For example, what is the average wage of a pilot from the Pacific Pilotage Authority?

• 1505

Capt Batchelor: I can only tell you for the Fraser River pilots who are employees of ours, because as I say, we pay a lump sum of money to the coast pilots. How they distribute that—

The Chairman: Gentlemen, surely you have a number. Can you give me any kind of average number?

Capt Batchelor: I really don't know what an individual pilot—

The Chairman: You don't know how much a pilot is paid and you're the authority?

Capt Batchelor: Not what an individual pilot is paid, no. As I say, we pay a lump sum based on our contract, which is on a—

The Chairman: What is your lump sum?

Capt Batchelor: It's \$24 million a year.

The Chairman: For how many pilots?

Capt Batchelor: At the moment we're just at 100 and increasing to 108.

The Chairman: So I wouldn't be out of line even if I said \$200,000 was the average for each pilot, given those numbers you've provided me. If I look at figures provided to our committee for a pilot in the Atlantic, for example, the average is \$110,000 per annum. Why does it cost \$100,000 more in the Pacific as opposed to the Atlantic?

[Traduction]

Vous devez nous donner des réponses. Le statu quo n'est plus acceptable. Il faut aller plus loin. Pourquoi ne pas nous faire des suggestions? Il ne s'agit pas de savoir si nous avons ou non besoin de pilotes. Nous l'avons tous compris. Mais comment s'y prendre à l'égard du pilotage?

M. McLennan: Tout d'abord, au sujet du budget de 34 millions de dollars, ce sont nos dépenses qui atteignent ce chiffre. Les contrats avec les pilotes de la côte de la Colombie-Britannique coûtent 24 millions de dollars, comme nous l'avons dit plus tôt. Il y a les pilotes affectés à la navigation fluviale, les navires, le carburant, l'équipage, le personnel et l'administration. Le niveau est le même. Nous sommes financièrement autonomes et nous ne demandons à nos clients que l'argent nécessaire au fonctionnement de notre organisme.

M. Fontana: Mais si vous n'aviez pas ces dépenses de 10 millions de dollars, vous pourriez offrir des prix plus avantageux. . .

M. McLennan: Ce n'est pas 10 millions de dollars. Il faut prendre en compte le coût des pilotes de la navigation fluviale eux-mêmes, qui sont des employés de l'organisation, et les pilotines qui acheminent les pilotes jusqu'aux navires. Il ne s'agit donc pas de dépenses ni de frais supplémentaires quelconques, mais seulement de ce qu'il nous faut pour fonctionner.

M. Guimond: Mais qu'en est-il de votre question sur la comparaison entre les navires étrangers et les navires canadiens?

Le président: Il y a une ou deux questions sur lesquelles j'aimerais obtenir des éclaircissements. Par exemple, quel est le salaire moyen des pilotes de l'Administration du pilotage du Pacifique?

Capt Batchelor: Je pourrais vous le dire seulement pour les pilotes du Fleuve Fraser qui sont nos employés, puisque, comme je le disais, nous payons une somme forfaitaire aux pilotes de la côte. Comment ils répartissent ensuite cette somme. . .

Le président: Messieurs, vous avez certainement un chiffre. Pourriez-vous au moins nous donner une moyenne?

Capt Batchelor: Je ne sais vraiment pas combien gagne chaque pilote.

Le président: Vous êtes l'Administration du pilotage et vous ne savez pas combien gagnent les pilotes?

Capt Batchelor: Non, je ne connais pas le salaire de chaque pilote. Comme je le disais, nous payons un montant forfaitaire par contrat, en fonction de. . .

Le président: Quel est ce montant forfaitaire?

Capt Batchelor: C'est 24 millions de dollars par an.

Le président: Pour combien de pilotes?

Capt Batchelor: Actuellement, nous en avons 100, et bientôt, 108.

Le président: Je ne me tromperais pas beaucoup en disant que la moyenne est de 200 000\$ par pilote, étant donné les chiffres que vous nous avez donnés. Si je regarde maintenant les chiffres fournis à notre comité pour les pilotes de l'Atlantique, je vois que la moyenne est de 110 000\$ par an. Pourquoi est-ce que cela coûte 100 000\$ de plus sur la côte du Pacifique que sur celle de l'Atlantique?

[Text]

Capt Batchelor: There are several reasons. I would suggest that one is the very large difference in what a pilot here does compared to what a pilot does in the Atlantic, in Halifax or somewhere like that.

The Chairman: Does he work longer hours?

Capt Batchelor: Yes, they do here. Included in those longer hours is not only piloting ships but also the travel, because of the isolation of many ports on this coast.

The Chairman: It's \$100,000 more a year?

Capt Batchelor: That has been negotiated over the years through contracts with the coast pilots in cooperation with the Chamber of Shipping of British Columbia.

The Chairman: After a candidate passes your pilot's examination board, where does that Pacific Pilotage Authority trained individual get hands-on instruction? Is it on our coast?

Capt Batchelor: Yes, he does. He does a six-and-a-half-month apprenticeship, and during that apprenticeship he—

The Chairman: The total hands-on training is done on our coast?

Capt Batchelor: It's not hands-on training; it's observation. There are simulators in Rhode Island, as I mentioned, and also at Port Revel in France, which is a ship model basin where they actually are doing hands-on. It has to be recognized that when a pilot has the conduct of the ship, he's not quite ultimately responsible. The captain is ultimately responsible.

The Chairman: So it's six months here and how long over there?

Capt Batchelor: It's approximately two weeks.

The Chairman: Two weeks over there and six months here.

Capt Batchelor: Yes. They have to do a minimum of 120 trips with a pilot on a very carefully laid out program to all the ports and all the berths on this coast.

The Chairman: Why has the Pacific Pilotage Authority never had its tariff increases appealed to the NTA?

Capt Batchelor: I would like to think it's because of the close cooperation and work we have done with users of the service, primarily the Chamber of Shipping of British Columbia, and the cooperation we have sought from the pilots throughout that time. It's a tripartite system that has worked very well here.

Mr. Guimond: Here we must use pilots for every vessel, foreign country flag and Canadian flag.

Capt Batchelor: A number of years ago, I think in about 1978 or 1979, we had to remove by government order any mention of flag in our regulation. The regulation states that every vessel over 350 gross tonnes requires a pilot. However, there are exceptions to that contained within our regulations. One is an exemption for vessels under 10,000 gross tonnes, which is for the local trade. They're not required to take pilots. There is also a provision for the authority to issue waivers of pilotage, particularly to some of the vessels transiting between Washington and Alaska. Unfortunately we're sandwiched between the two and we're right on their main trade route.

[Translation]

Capt Batchelor: Il y a plusieurs raisons à cela et, tout d'abord, la grande différence entre ce que fait un pilote ici par rapport à ce que fait son collègue sur la côte atlantique, à Halifax, par exemple.

Le président: Les heures de travail sont-elles plus longues?

Capt Batchelor: Oui, en effet. Dans ces longues heures de travail, il n'y a pas que le pilotage, mais également les déplacements, étant donné l'isolement de nombreux ports côtiers.

Le président: Et cela vaut 100 000\$ de plus par an?

Capt Batchelor: La rémunération a été négociée pendant des années, dans le cadre de contrats avec les pilotes côtiers, en collaboration avec la Chamber of Shipping of British Columbia.

Le président: Après qu'un pilote a réussi aux examens de l'Administration du pilotage du Pacifique, où reçoit-il sa formation pratique? Sur nos côtes?

Capt Batchelor: Oui. Il doit suivre un stage de six mois et demi, pendant lequel. . .

Le président: Est-ce que toute la formation pratique se donne sur nos côtes?

Capt Batchelor: Ce n'est pas une formation pratique, mais un travail d'observation. Il y a des appareils de simulation à Rhode Island, comme je l'ai dit plus tôt, ainsi qu'à Port Revel, en France, où se trouve un bassin pour maquettes. C'est là qu'ils reçoivent la formation pratique. Il faut reconnaître que lorsqu'un pilote manoeuvre un navire, il n'en est pas le principal responsable, mais c'est plutôt le capitaine qui l'est.

Le président: Il reçoit donc six mois de formation ici et combien de temps là-bas?

Capt Batchelor: Environ deux semaines.

Le président: Deux semaines là-bas et six mois ici.

Capt Batchelor: Oui. Il doit effectuer au minimum 120 voyages avec un pilote, suivant un programme très précis, comprenant tous les ports et les mouillages de la côte.

Le président: Pourquoi n'a-t-on jamais appelé des augmentations tarifaires de l'Administration du pilotage du Pacifique auprès de l'ONT?

Capt Batchelor: J'ose croire que c'est à cause de l'étroite collaboration que nous avons avec les utilisateurs du service, principalement la Chamber of Shipping of British Columbia, et celle que nous avons obtenue des pilotes pendant tout ce temps. C'est un système tripartite qui fonctionne très bien.

M. Guimond: Ici, tous les navires, canadiens ou étrangers, doivent avoir un pilote.

Capt Batchelor: Il y a quelques années, en 1978 ou en 1979, je crois, sur ordre du gouvernement, nous avons retiré de nos règlements toute mention de drapeau. D'après le règlement, tout navire de plus de 350 tonnes brutes doit avoir un pilote. Le règlement prévoit toutefois des exceptions, par exemple, pour les caboteurs de moins de 10 000 tonnes. Pour ceux-là, l'aide du pilote n'est pas exigée. Une disposition permet également à l'Administration d'émettre des dispenses de pilotage, particulièrement pour les navires circulant entre Washington et l'Alaska. Malheureusement, nous sommes entre ces deux points et en plein sur leur principale route commerciale.

[Texte]

Mr. Guimond: Is that because they are in international waters?

Capt Batchelor: No, it's not international waters, but they have to demonstrate to the authority the experience of their masters and officers before they're issued a waiver.

Mr. Gouk: Following up on what the chairman was inquiring about with this apprenticeship, for six months they watch. There's no hands-on; they watch.

• 1510

Capt Batchelor: That is not strictly the case. It depends on the individual pilot they are with. The pilot will often let them do some navigation or do most of the navigation.

Mr. Gouk: But it is also possible, then, that he may not, if he so chooses?

Capt Batchelor: That's up to the individual pilot. We don't control that.

Mr. Gouk: At the end of that six months he is cut loose, and then he pilots the vessel himself?

Capt Batchelor: Essentially, yes. For the first five years they are limited in the size of the ship they can handle.

The Chairman: Thank you, Chairman McLennan and Captain Batchelor, for your intervention and for your presentation to this committee. We appreciate it.

This committee will reconvene at 4:30 p.m. sharp.

[Traduction]

M. Guimond: Est-ce parce que les navires sont dans des eaux internationales?

Capt Batchelor: Non, il ne s'agit pas d'eaux internationales mais ils doivent prouver à l'Administration que leurs capitaines et officiers ont l'expérience nécessaire, avant que soit accordée une dispense.

M. Gouk: J'aimerais revenir à la question du président, au sujet du stage. Pendant six mois, les pilotes observent. Il n'y a pas de la formation pratique, uniquement de l'observation.

Capt Batchelor: Ce n'est pas toujours le cas. Tout dépend du pilote qu'ils accompagnent. Souvent, il les laissera naviguer un peu ou beaucoup pendant le voyage.

M. Gouk: Mais le contraire est également possible, si c'est ce que souhaite le pilote?

Capt Batchelor: C'est au pilote de décider. Nous ne surveillons pas cela.

M. Gouk: Après six mois, il est laissé à lui-même et pilote lui-même le navire.

Capt Batchelor: Essentiellement, oui. Pendant cinq ans, on fixe la taille des navires qu'il peut manoeuvrer.

Le président: Merci, président McLennan et capitaine Batchelor, de votre présentation au comité. Nous vous en savons gré.

La séance reprendra à 16h30 pile.

• 1630

The Chairman: Good afternoon, colleagues. We are resuming consideration of Canadian marine issues.

We welcome the B.C. Maritime Employers Association: president and CEO Bob Wilds; chairman of the board John Wilcox; and board member George Adams.

Gentlemen, welcome. Thank you for coming before the committee.

Mr. Bob Wilds (President and Chief Executive Officer, B.C. Maritime Employers Association): Thank you, Mr. Chairman. We appreciate the opportunity to appear before you today on behalf of our industry. We are very supportive of the initiatives of the Minister of Transport in commercialization or privatization of many of Transport Canada's activities in the marine sector and other modes of transport.

Our B.C. Maritime Employers Association represents about seventy companies engaged in shipping, ship agency, stevedoring, terminal operations, bulk terminal operations, and specialty container handling operations on the west coast of Canada. Our members perform work throughout the majority of ports in western Canada and have a very real interest in port structure, operating methods, coast guard services, and pilotage.

Le président: Bon après-midi, chers collègues. Nous reprenons notre examen des questions maritimes au Canada.

Souhaitons la bienvenue à l'Association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique représentée par son président-directeur général, Bob Wilds, par le président de son conseil d'administration, John Wilcox et par l'un des membres du conseil, George Adams.

Bienvenue, messieurs. Merci de comparaître devant le comité.

M. Bob Wilds (président-directeur général, Association des employeurs maritimes de la C.-B.): Merci, monsieur le président. Nous vous remercions de nous avoir invités à comparaître devant vous, au nom de notre secteur. Nous sommes ravis des initiatives prises par le ministre des Transports relativement à la commercialisation ou à la privatisation de nombreuses activités de Transports Canada dans le secteur maritime et d'autres modes de transport.

L'Association des employeurs maritimes de la C.-B. représente environ 70 entreprises de la côte ouest du Canada: des entreprises de transport maritime, des agences maritimes, des entreprises d'arrimage, des exploitants de terminaux pour les marchandiers en vrac ainsi que des sociétés de manutention de conteneurs spéciaux. Nos membres travaillent dans la plupart des ports de l'ouest canadien et s'intéressent concrètement à la structure portuaire, au fonctionnement des ports, aux services de la garde côtière et au pilotage.

[Text]

Our association is involved in labour relations, training and development, recruitment of the workforce, dispatch of the workforce, and health and safety matters. We are also involved in representations on their behalf before groups such as this one.

We were one of the organizations that petitioned the former Minister of Transport in July 1993 to appoint a task force to examine the feasibility of devolution of the Port of Vancouver, or some other acceptable modification of the current port structure, to serve the needs of our industry better. As you are no doubt aware, that initiative was also supported by the Board of Trade of Vancouver, the B.C. Chamber of Shipping, and the Western Shippers Coalition. Our actions in that initiative confirm our previous statement about the need for a re-evaluation of how transport is used by all levels of government.

We will try to address port issues specifically as they relate to the Vancouver Port Corporation, but some of our comments would also have application to the Prince Rupert Port Corporation.

Our members, who operate the majority of the facilities within the jurisdiction of the Vancouver Port Corporation, have for some time been unhappy with the manner in which activities in the local area are controlled from Ottawa, whether it be by the Canada Ports Corporation or by the Department of Transport. The Vancouver Ports Corporation, a crown corporation, was put in place to meet the needs of the port community. By "port community" we mean service providers in the immediate community as well as shippers and importers who are located throughout western Canada in particular and the remainder of the country in general.

We see no need for the activities of the port staff to be reviewed or approved by the staff of Canada Ports Corporation in addition to the board of directors who have been appointed to oversee the port corporation. We believe the elimination of this additional level of review will improve efficiency and reduce costs for port users.

As we understand it, the direct cost to the local port corporation for its share of Canada Ports Corporation in 1993 was \$2,400,000. The greater cost, however, is in all the extra bureaucratic work involved in responding to CPC and the potential opportunities lost to the delays in obtaining approvals. Based on the tonnage handled through the Port of Vancouver in 1993, which was approximately 61 million tonnes, the charge for Canada Ports overhead alone represented 4¢ per tonne on all our cargoes handled.

From a competitive standpoint we are also concerned that the Vancouver Port Corporation is required to make dividend and special assessment payments to the federal government. They amounted to \$30 million in 1993 and on a tonnage basis represented 49¢ per tonne.

[Translation]

Notre association s'occupe de relations de travail, de formation, de mise en valeur et de recrutement de la main-d'oeuvre, de répartition de travailleurs et de questions de santé et de sécurité au travail. Nous représentons également nos membres devant des instances comme la vôtre.

Nous sommes l'un des organismes qui ont demandé à l'ancien ministre des Transports, en juillet 1993, de mettre sur pied un groupe de travail pour examiner la faisabilité de la dévolution au port de Vancouver, ou de toute autre modification à la structure portuaire actuelle qui répondrait davantage aux besoins de notre industrie. Comme vous le savez sans doute, cette initiative a également reçu l'appui du Board of Trade de Vancouver, de la BC Chamber of Shipping et de la Western Shippers Coalition. Nos démarches dans le cadre de cette initiative confirment ce que nous avons déclaré précédemment au sujet de la nécessité pour tous les paliers de gouvernement de réévaluer le système de transport.

Nous allons parler des questions portuaires en songeant particulièrement à la Société du port de Vancouver, mais certains de nos commentaires s'appliquent également à la Société du port de Prince Rupert.

Nos membres, qui exploitent la majorité des installations relevant de la Société du port de Vancouver, sont depuis quelque temps mécontents du fait que c'est d'Ottawa que sont contrôlés les activités locales, que ce soit par la Société canadienne des ports ou par le ministère des Transports. La Société du port de Vancouver, société d'État, a été créée pour répondre aux besoins du milieu portuaire. Par, «milieu portuaire» nous entendons les fournisseurs des services dans la communauté immédiate de même que les expéditeurs et les importateurs répartis dans tout l'ouest du Canada en particulier et dans le reste du pays, en général.

Nous ne voyons pas pourquoi les activités des employés du port doivent être examinées par le personnel de la Société canadienne des ports, alors qu'elles le sont déjà par le conseil d'administration qui a été nommé pour surveiller la Société du port. Nous estimons que l'élimination de ce niveau supplémentaire d'examen améliorera l'efficacité et réduira les coûts pour les utilisateurs du port.

D'après nous, le coût direct payé par la Société du port de Vancouver pour sa part dans la Société canadienne des ports s'élevait en 1993 à 2 400 000 dollars. Le gros de ce coût comprend la bureaucratie supplémentaire nécessaire pour répondre aux exigences de la Société canadienne des ports ainsi que les occasions d'affaires manquées en raison des retards dans l'obtention des approbations: En fonction du volume des marchandises ayant passé par le port de Vancouver en 1993, soit environ 61 millions de tonnes, les frais généraux pour la Société canadienne des ports seulement représentaient 4c. par tonne pour tous les chargements.

Nous sommes également préoccupés du fait que nous sommes moins concurrentiels, parce que la Société du port de Vancouver doit faire des versements au titre des dividendes et des évaluations spéciales au gouvernement fédéral. Cela représentait, en 1993, 30 millions de dollars, soit 49c. par tonne.

[Texte]

The local port corporation also makes grants in lieu of taxes to the surrounding municipalities which in 1993 amounted to about \$6,300,000, or another 10¢ per tonne on all cargoes handled. These grants are in addition to the significant taxes paid by the terminal operators directly to the respective municipalities.

We are not suggesting the terminals should not be required to pay taxes. We do question the wisdom, necessity, and cost to the users of the port of granting payments in lieu of taxes for federal government lands that are being used for the commercial benefit of Canadian importers and exporters. That activity provides, directly and indirectly, significant economic benefits for the local, regional, provincial and federal authorities. It would appear terminal operators, and subsequently their customers, are paying twice for certain services provided to taxpayers.

An example is policing. The Vancouver Port Corporation pays the cost of the Ports Canada police, who provide policing services in the port area. On an annual basis this is \$3,100,000. On a tonnage basis, that is another 5¢ per tonne. If terminal operators pay significant taxes to municipalities, we question why the port, after making further contributions by the way of grants in lieu of taxes, also provides policing services that municipalities already have.

When costs of the magnitude we've just covered, 68¢ per tonne, are considered in light of the fact that transportation costs represent such a significant portion of the sales price of Canadian export cargo—such as coal, sulphur, grain, concentrates, and forest products—that's as much as 40% of their sales price.

They're already facing major competitive pressures from Asian, eastern European and South American producers today. It's easy to see that these charges affect our ability to compete in the international marketplace.

The costs are paid by producers and are not recoverable from customers, as prices are determined by the international marketplace.

We recognize that the government has a need for revenue to provide the many services required by Canadians, but we caution against the use of transportation as a cash cow. There has been a temptation on all levels of government to continue to increase the tax burden on the transportation system. This cannot continue.

A healthy, efficient, and competitive transportation system should be viewed as a generator of wealth. It is through the generation of wealth, the creation of new jobs, and the attraction of investment dollars necessary to renew infrastructure that governments will be able to increase their income base. This will allow governments to generate revenue without negatively impacting on transportation through increased taxation.

[Traduction]

En outre, la Société du port de Vancouver verse des subventions en lieu de taxes aux municipalités environnantes, ce qui lui a coûté, en 1993, 6 300 000 dollars, soit encore 10c. par tonne de cargaison manutentionnée. Ces subventions s'ajoutent aux taxes appréciables payées directement aux municipalités par les exploitants de terminaux.

Nous ne disons pas que les terminaux doivent être exemptés de taxes. Nous doutons toutefois de la sagesse et de la nécessité de faire payer aux clients du port une partie des subventions en lieu de taxes pour les terres fédérales qui sont utilisées dans l'intérêt des importateurs et exportateurs canadiens. Cette activité se traduit pour les autorités locales, régionales, provinciales et fédérales par des retombées directes et indirectes considérables. Il semblerait que les exploitants de terminaux, et par conséquent leurs clients, paient deux fois pour certains services fournis aux contribuables.

Prenons l'exemple des services de police. La Société du port de Vancouver paie la police de Ports Canada qui offre des services policiers dans le secteur du port. Cela coûte annuellement 3 100 000 dollars, soit 5c. par tonne. Si les exploitants de terminal paient des taxes considérables aux municipalités, on doit se demander pourquoi le port, après avoir en outre versé des subventions en lieu de taxes, devrait fournir des services policiers que les municipalités offrent déjà.

• 1635

Les coûts dont je viens de parler atteignent 68c. la tonne. Il faut les considérer en se rappelant que les coûts de transport représentent une part très importante du prix de vente des marchandises d'exportation canadiennes—par exemple charbon, soufre, céréales, concentrés et produits forestiers—soit jusqu'à 40 p. 100 de leur prix de vente.

Nous subissons déjà des pressions importantes de la part des producteurs d'Asie, d'Europe de l'Est et d'Amérique du Sud. Il est facile de comprendre que ces frais nuisent à notre capacité de les concurrencer sur les marchés internationaux.

Les coûts sont payés par les producteurs et ne peuvent pas être récupérés chez le client, puisque les prix sont déterminés par les marchés internationaux.

Nous reconnaissons que le gouvernement a besoin de revenus pour offrir aux Canadiens, les nombreux services dont ils ont besoin mais nous vous mettons en garde contre la tentation d'utiliser le transport comme vache à lait. Tous les paliers de gouvernement ont été tentés d'augmenter le fardeau fiscal du système de transport. Cela ne peut pas continuer.

Un système de transport solide, efficace et concurrentiel doit être considéré comme un producteur de richesse. C'est en produisant de la richesse, en créant de nouveaux emplois et en attirant les investissements nécessaires au renouvellement des infrastructures que les gouvernements réussiront à augmenter leurs revenus. En effet, les gouvernements pourront ainsi obtenir des revenus supplémentaires sans nuire au système de transport par l'augmentation des taxes.

[Text]

Another area of concern to service providers and users has been the cumbersome and bureaucratic approval process for development projects. Approval authority at the local level has been unrealistically low. This has, in the opinion of the community, led to significant delays, additional costs of development, and, in some cases, the actual or threatened loss of cargoes for the port.

The approval process for acquisitions of new cranes is a case in point. Most competitive ports do not have the complicated tendering process required of the VPC, nor do they have the onerous Canadian content requirements in the fabrication and erection of the cranes, which we know add significant additional cost to the purchase of equipment.

The current method of the appointment of members of the board of directors is also a concern and an irritant to the port community. There is virtually no consultation on the appointment of directors to the port board. We recognize that there's a need to have many interests represented, but it seems totally unrealistic not to include those who are most knowledgeable about the needs of and opportunities for the industry.

We believe the port users and service providers would be better served if they had input into the governance of the port. We find it unacceptable to have it suggested that vested interests would outweigh the benefit of industry-specific knowledge in overseeing operations of such a complicated and competitive aspect of the marine sector. We do not believe that the political appointment of board members provides the best direction, particularly when no industry input is sought.

All participants in the port community are working hard to improve the service to all customers, and we believe that much has already been accomplished and is in progress. We've joined together as a port community, first with the round table on transportation through the greater Vancouver gateway and most recently through the Greater Vancouver Gateway Council.

It is through the cooperative efforts of these groups that we will continue our efforts to make progress within our areas of responsibility. We need help from others, though, and one of those groups is the Vancouver Port Corporation. It is this organization that has much to do with our ability to service our customers.

We need a responsive organization with balanced representation, one that, while meeting reasonable obligations to the Government of Canada, will be able to develop facilities at an affordable cost, to allow for efficient and cost-effective movement of Canadian imports and exports. We need a dynamic organization capable of responding quickly to users' needs for expansion and development of facilities without unnecessary delays, which hinder progress and increase costs.

We have some concern about the crown corporation model. Government has been moving away from that model, as is evidenced by the privatization of Air Canada and the recent hearings with respect to the privatization of CN Rail.

[Translation]

Les fournisseurs et les utilisateurs de services sont également préoccupés par la lourdeur bureaucratique du processus d'approbation des projets de développement. Le taux d'approbation, au niveau local, a été ridiculement faible. D'après nous, cela a causé des retards importants, des coûts supplémentaires pour les projets, et, dans certains cas, la perte ou le risque de perte de certains clients.

Prenons par l'exemple le processus d'approbation pour l'acquisition de nouvelles grues. Les ports les plus concurrentiels n'ont pas un processus d'appel d'offres aussi compliqué que celui qu'on exige de la Société du port de Vancouver. Ils n'ont pas non plus à répondre à des exigences onéreuses en matière de contenu canadien dans la fabrication et l'installation des grues, qui représentent, nous le savons, des coûts supplémentaires par rapport à l'achat de matériel.

L'actuel mode de nomination des membres du conseil d'administration préoccupe et irrite également le milieu portuaire. Il n'y a pratiquement pas de consultations au sujet de la nomination des membres du conseil d'administration de la Société. Nous reconnaissons que de nombreux intérêts doivent être représentés, mais il est tout à fait absurde de ne pas nommer les personnes qui connaissent le mieux les besoins de l'industrie et ce qu'elle peut offrir.

Nous croyons que les utilisateurs du port et les fournisseurs de services seraient mieux servis s'ils pouvaient participer à l'administration du port. Il est à notre avis inacceptable d'insinuer que la satisfaction de leurs intérêts l'emporterait sur l'avantage que représente leur connaissance de l'industrie pour l'administration d'un aspect aussi complexe et compétitif du secteur maritime. Nous ne croyons pas qu'un processus de nomination des membres du conseil à caractère politique soit la meilleure façon de gérer la Société, particulièrement si l'on ne tient pas compte de l'opinion de l'industrie.

Tous les membres du secteur portuaire travaillent beaucoup à l'amélioration des services à tous nos clients et nous estimons que nous avons déjà beaucoup accompli et qu'on fera encore beaucoup. Nous nous sommes serré les coudes dans le milieu portuaire, d'abord dans le cadre de la Table ronde sur le transport au point d'entrée du Grand Vancouver et plus récemment, au Greater Vancouver Getaway Council.

C'est grâce à la collaboration de ces groupes que nous continuerons de déployer des efforts pour que chacun de nos secteurs progresse. Nous avons cependant besoin de l'aide d'autres groupes, notamment de la Société du port de Vancouver. En effet, cet organisme peut beaucoup nous aider à mieux servir nos clients.

Il nous faut un organisme souple, avec une représentation équilibrée, qui, tout en s'acquittant de ses obligations envers le gouvernement du Canada, pourra, à un coût raisonnable, établir des installations pour le transport efficace et rentable des exportations et importations canadiennes. Il nous faut un organisme dynamique, capable de répondre rapidement aux besoins des utilisateurs, par l'expansion ou le montage d'installations. En effet, les retards inutiles freinent le progrès et augmentent les coûts.

Nous n'aimons pas qu'il s'agisse d'une société d'État. Le gouvernement s'écarte de ce modèle, témoins la privatisation d'Air Canada et les audiences récentes relatives à la privatisation du CN.

[Texte]

We believe that ports should be self-supporting operations capable of meeting existing obligations as well as providing funds for prudent development of future facilities. Conversely, we do not support the notion that governments should ultimately be responsible to shore up shortfalls should they occur.

We accept that Canada has significant investment in lands and facilities comprising ports and therefore should be entitled to a reasonable return on investment. This should, in our view, be limited to the payment of a reasonable dividend based upon established and acceptable criteria. This should not include the unfettered right to call upon ports to relinquish accumulated surpluses over and above reasonable dividends. We fear that such actions will continue if crown corporation status is maintained.

We wish to reiterate our earlier comments that governments can best serve the interests of all Canadians by fostering development of competitive port facilities to handle Canadian imports and exports. More efficient and competitive facilities enable service providers to attract more business, resulting in increased employment within the whole of the transportation system. It is from this source that revenues will be assured to the government through taxation on increased employment income and profits from service providers.

There may be merit to investigating the wisdom of harbour commission status. As we understand, the harbour commissions have significantly more autonomy than do port corporations. There's more local input into the appointments of commissioners. They are free to acquire and dispose of land and have been able to enter into long-term contracts with terminal operators without interference from Ottawa. To the best of our knowledge they have not been called upon to pay dividends to Ottawa. A concern, however, would be that the government could put in place a requirement for the payment of dividends and/or special assessments. It has, we believe, been at the pleasure of the minister and upon request of the commission that they have been able to retain their resources.

Commissions must also seek approval for tariff changes, and they are also subject to the Navigable Waters Protection Act and therefore must comply with government environmental assessment processes. We believe this would be a regressive step.

On the option of an authority along the lines of the airport, we would offer the following observations. VPC borders eight mainland municipalities, while the airport is in one. That could provide some complications. There could be significant tax consequences by conversion to an airport authority that might negatively impact on our ability to be a competitive port. Serious consideration would have to be given to any financial arrangement with the federal government, since the only source of revenue would be from handling input and export cargoes, which are very sensitive to competitive pressures.

[Traduction]

Nous estimons que les ports doivent être des exploitations financièrement autonomes, capables de répondre à leurs propres besoins actuels tout en créant des réserves pour la construction d'installations futures. De même, nous ne pensons pas que les gouvernements devraient être ultimement tenus de renflouer la Société, en cas de difficultés financières.

Nous reconnaissons que le Canada, parce qu'il a investi dans des terres et des installations portuaires, a droit à un certain rapport. À notre avis, il devrait se limiter au versement d'un dividende raisonnable, en fonction de critères établis et acceptables. Cela ne doit pas comprendre le droit incontestable d'exiger des sociétés portuaires qu'elles lui remettent, outre ces dividendes raisonnables, tout surplus accumulé. Nous craignons que cela ne se reproduise si le statut de société d'État est maintenu.

Nous tenons à répéter que les gouvernements servent au mieux les intérêts des Canadiens en faisant la promotion d'installations portuaires concurrentielles pour la manutention des importations et des exportations canadiennes. Des installations plus efficaces et plus concurrentielles permettent aux fournisseurs de services d'attirer davantage de clients, ce qui arrive pour la création d'emplois dans tout le secteur des transports. C'est ainsi que le gouvernement s'assurera des revenus, en imposant les revenus correspondants aux nouveaux emplois et les profits des fournisseurs de services.

• 1640

Il serait peut-être bon d'examiner également le statut des commissions portuaires. D'après ce que nous constatons, les commissions portuaires ont beaucoup plus d'autonomie que les sociétés de ports. Il y a une plus grande participation locale dans la nomination des commissaires. Ils ont la liberté d'acquérir ou de céder des terres et ont pu conclure des contrats à long terme avec les exploitants de terminaux sans subir l'ingérence d'Ottawa. Que nous sachions, Ottawa n'a exigé d'eux aucun dividende. Il serait inquiétant, toutefois, que le gouvernement exige le paiement de dividendes ou d'une taxe spéciale. Nous croyons que c'est parce que le ministre le voulait bien et à la demande des commissions que celles-ci ont pu garder leurs ressources.

Les commissions doivent également demander l'approbation de tout changement de prix et sont soumises à la Loi sur la protection des eaux navigables; elles doivent par conséquent se conformer au processus gouvernemental d'évaluations environnementales. Nous pensons que ce serait une mesure régressive.

L'autre solution serait de suivre le modèle des administrations aéroportuaires. À ce sujet, nous faisons les observations suivantes. La Société du port de Vancouver est adjacente à huit municipalités continentales; le port, seulement à une. Cela pourrait compliquer les choses. La conversion en administration de type aéroportuaire pourrait avoir des conséquences fiscales considérables, qui auraient un effet négatif sur la compétitivité du port. Il faut considérer soigneusement tout arrangement financier avec le gouvernement fédéral, puisque la seule source de revenu serait la manutention de marchandises, d'importation et d'exportation, qui subissent des pressions concurrentielles très fortes.

[Text]

The airport authority has the ability to levy special fees on passengers who would not likely travel long distances to avoid a \$5 to \$10 to \$15 charge. We would suggest that this is very different from implementing such charges on Canadian cargoes already facing excessive pressures from international competitors. Producers do have an option of diverting traffic and it would not take much to persuade them to take such action. There is also no stakeholder representation on the board, and there is also a question on accountability to the federal government with respect to the airport authority model.

As stated earlier, we are looking for an organization that is responsive to the needs of the users and service providers; cost-effective in the management of assets and development of new facilities; commercially oriented to ensuring that Canadian importers and exporters can avail themselves of good, efficient and competitive terminals; and that as a board of directors it has representation from those who are most knowledgeable.

To sum it up, it's fair to say that we are less concerned about what that organization is called than we are about how it operates and the costs for such operations. We have firsthand experience in the loss of work to our neighbours to the south and how difficult it is to recover once lost. We have no interest whatsoever in seeing that happen to the remainder of our cargo base. We are already operating at certain disadvantage with respect to population, geography, taxation, regulation and legislation environments, and we do not need more impediments to our ability to compete.

For example, financing arrangements employed by many American port authorities provide them with a significant competitive advantage over Canadian ports. These arrangements enable American ports to levy property taxes on all property owners in surrounding jurisdictions to retire bonds used to finance new facilities, without passing on the full capital cost to port users; to use tax-exempt bonds to lower the cost of capital; and to pay little or no property taxes on port facilities.

The imminent loss of up to one-third of Canada's west coast exports of potash to the port of Portland can be directly attributed in part to this financing capability. This underscores the need for commercially driven, cost-effective port structures in Canada to compete on an equal basis to retain and expand import and export cargo.

No matter what the structure, certain protections must be maintained in the national interest if ports are to be able to compete effectively. Some of the protections we think are necessary must include at least the following: exemption from property tax, income tax and capital tax; exemption from municipal zoning by-laws, the Navigable Waters Protection Act, government and environmental assessment process and provincial laws; and the elimination of draw-downs of capital.

[Translation]

L'administration aéroportuaire peut imposer des droits spéciaux aux voyageurs, qui ne seraient sans doute pas prêts à parcourir de longues distances pour éviter d'avoir à payer les 5, 10 ou 15 dollars. Ce serait une tout autre chose que d'exiger des droits semblables pour les cargaisons canadiennes qui font déjà l'objet de pressions énormes de la part de nos concurrents internationaux. Les producteurs ont la possibilité de détourner leur trafic et il suffirait de bien peu pour les convaincre de le faire. Avec le modèle de l'administration aéroportuaire, il n'y a pas de représentation des intéressés au conseil, et il y a en outre la question de la responsabilité envers le gouvernement fédéral.

Comme nous le disions plus tôt, il nous faut une organisation capable de répondre aux besoins des utilisateurs et des fournisseurs de services; efficiente dans l'administration des installations et dans le développement de nouvelles installations; d'orientation commerciale, afin de veiller à ce que les importateurs et exportateurs canadiens aient accès à de bons terminaux, efficaces et concurrentiels, et dont les membres du conseil d'administration connaissent le secteur.

En résumé, ce n'est pas l'appellation de l'organisation qui nous intéresse, mais plutôt son fonctionnement et le coût de son exploitation. Nous savons d'expérience ce que c'est que de perdre des clients aux mains de nos voisins du Sud et combien il est difficile de combler cette perte. Il n'est pas dans notre intérêt que cela se reproduise avec le reste de notre clientèle. Nous sommes déjà désavantagés sur les plans population, géographie, fiscalité, réglementation et lois. Nous n'avons pas besoin d'autres obstacles à notre compétitivité.

De nombreuses autorités portuaires américaines ont accès à des arrangements financiers qui leur procurent un avantage considérable par rapport aux ports canadiens. Grâce à eux, les ports américains peuvent prélever des taxes foncières pour toutes les propriétés environnant le port; émettre des obligations pour le financement de la construction de nouvelles installations, sans répercuter la note totale sur les utilisateurs du port; utiliser des obligations exonérées d'impôt pour réduire le coût du capital; ne payer que peu ou pas du tout de taxes foncières pour les installations portuaires.

La perte imminente de jusqu'à un tiers des exportations canadiennes de potasse sur la côte Ouest, au profit du port de Portland, peut être directement attribuée, au moins en partie, à cette capacité de financement. Cela confirme la nécessité de structures portuaires canadiennes d'orientation commerciale, rentables, capables de rivaliser avec les ports américains pour conserver et augmenter la clientèle d'importation et d'exportation.

Quelle que soit la structure choisie, certaines protections devront être accordées, dans l'intérêt national, afin que les ports soient vraiment concurrentiels. Parmi elles, il doit y avoir au moins: une exonération des taxes foncières et de l'impôt sur le revenu et sur le capital; une exemption aux règlements de zonage municipaux, à la Loi sur la protection des eaux navigables, aux lois fédérales et provinciales en matière d'évaluation environnementale; et l'élimination des prélèvements sur le capital.

[Texte]

What is critical is that changes are needed now to ensure that a responsive port system exists. We are supportive of this being accomplished, in part or in total, as quickly as possible. We believe that a long, drawn-out process would only make our efforts at becoming more competitive more difficult. Action is required now and we believe that the national interest will best be served by such speedy action.

Let me now turn to other areas of review, namely the coast guard and pilotage authority.

The coast guard provides a very crucial service to our industry. Although the Chamber of Shipping of British Columbia will be making a detailed submission that is supported by our association, we'd like to raise a few items of importance to our members.

• 1645

We fully endorse the objective of the government, but must caution there are areas of involvement of the coast guard such that we believe it is in the best interests of our industry if they remain within their exclusive control.

The provision of tackle inspectors to ensure gear on vessels is in safe working condition should a dispute arise between employer and employees is of major importance to our members. Coast guard personnel who act in this capacity today are highly regarded by both the employer and the employee community. Their decisions are respected and complied with, since they are perceived as a neutral organization with competent personnel.

The Canadian Coast Guard is well recognized in the international shipping community. Thus directives to foreign-flag owner-operators are accepted and complied with. Of course this is enhanced by government backing of the coast guard.

Should this service be jeopardized, we are certain we would face delays in servicing vessels when disputes arise that are not resolvable between the parties without third-party intervention. It would be difficult to find a third party that would be viewed as being as impartial as the coast guard. They are not a commercial enterprise but are correctly viewed as a competent government agency responsible for this area. They are objective in their application of the rules and regulations associated with the safe loading and discharging of cargo to and from vessels.

Our members are also supportive of the combining of services, wherever compatible, among Fisheries and Oceans, coast guard, and navy. This could include merging of fleets for Fisheries and Oceans and merging of navigation safety and rescue for the navy. We see the possibility of having overall efficiency improved at the same time as savings in overhead costs are obtained.

On the issue of ice-breaking, we do not feel ship operators on the west coast should be required to contribute toward the cost of ice-breaking on the east coast or St. Lawrence or in the Arctic. If these users require such service, in line with our support of the concept of user-pay, user-say, we believe those users are the ones that should pay for such services. They should also benefit from any economic spin-offs associated with such activities, including the building of vessels for such

[Traduction]

Il est impératif que des changements soient apportés maintenant pour créer un système portuaire dynamique. Nous voulons que cela se fasse, en tout ou en partie, dès que possible. Nous estimons qu'un processus long, étiré dans le temps, nuirait à nos efforts visant à devenir plus concurrentiels. Il faut agir maintenant, dans l'intérêt national.

Passons maintenant à d'autres questions que vous examinez, soit la Garde côtière et l'Administration de pilotage.

La garde côtière offre un service critique pour notre industrie. Bien que notre association appuie l'exposé que fera la *Chamber of Shipping of British Columbia*, nous aimerions soulever certaines questions qui intéressent particulièrement nos membres.

Nous appuyons sans réserves l'objectif du gouvernement, mais nous tenons à vous dire qu'il vaudrait mieux, dans l'intérêt supérieur de notre industrie, que la Garde côtière intervienne uniquement dans les domaines qui sont de sa compétence exclusive.

L'intervention d'inspecteurs du matériel, pour s'assurer que le gréement des bateaux est en bon état, en cas de litige entre l'employeur et les employés, revêt une grande importance pour nos membres. Les inspecteurs de la Garde côtière qui assument cette responsabilité à l'heure actuelle jouissent d'une excellente réputation, tant auprès des employeurs que des employés, lesquels respectent leurs décisions et s'y conforment, car ils considèrent la Garde côtière comme un organisme neutre dont le personnel est compétent.

La Garde côtière canadienne a une bonne réputation parmi les compagnies de navigation internationales. Ainsi, les directives visant les propriétaires exploitants étrangers sont acceptées et suivies. Le fait que le gouvernement appuie la Garde côtière est un autre élément positif.

Si ce service était remis en question, nous sommes convaincus qu'il y aurait des retards dans l'entretien des navires en cas de différents impossibles à résoudre entre les parties sans l'intervention d'un tiers. Il serait difficile de trouver une tierce partie considérée aussi impartiale que la Garde côtière. Celle-ci n'est pas une entreprise commerciale, mais on la considère à juste titre comme un organisme gouvernemental sérieux ayant compétence dans ce domaine. La Garde côtière applique objectivement les règlements liés aux chargement et au déchargement sans danger des marchandises à bord des navires.

Nos membres appuient également les regroupement des services, chaque fois que possible, entre Pêches et Océans, la Garde côtière et la Marine. Cela pourrait inclure la fusion des flottes du ministère des Pêches et des Océans et des services de sécurité de la navigation et de sauvetage de la Marine. À notre avis, cela permettrait d'accroître l'efficacité globale du service tout en réalisant des économies au niveau des frais généraux.

Quant aux services de brise-glace, nous estimons que les transporteurs maritimes de la côte Ouest ne devraient pas être tenus d'assumer une partie des frais de brise-glace sur la côte Est, ou dans le Saint-Laurent ou dans l'Arctique. Si ces utilisateurs ont besoin de ce service, conformément au principe de l'utilisateur payant, usager participant que nous appuyons, c'est eux qui selon nous doivent payer de tels services. Ils devraient également profiter des retombées économiques découlant de ces

[Text]

purposes. This, we believe, would allow a truer economic assessment of the need and value of ice-breaking.

Some of our members are of the opinion that regionalization of the coast guard, with costs and revenues similarly allocated, would encourage a more realistic approach to both the level and the variety of services required by the users.

On the issue of lighthouses, it is our understanding that the automation of lighthouses is being opposed for the most part by those who do not contribute to the cost of providing such services. The vessels that are paying, primarily the deep-sea vessels, have sophisticated electronic equipment and therefore do not require lighthouses, manned or unmanned.

We recognize our comments do not address all issues raised in your terms of reference. As we stated earlier, we are supportive of the Chamber of Shipping presentation to you on the coast guard.

In the area of pilotage, we have a few comments to make. Again, the Chamber of Shipping will be addressing this issue in more detail.

There is a perception that pilotage costs are high in relation to the perceived need for the service, particularly for regular callers. Not only is the service of pilots mandatory, but in the unfortunate event of an accident there is a concern over the level of responsibility and accountability of the pilot, who is expected to be familiar with all coastal waters.

There is also concern over the monopoly that exists in pilotage services. In spite of the fact that, as we understand it, the Pacific Pilotage Authority has always been self-supporting from a financial standpoint, there are some who believe competition in the provision of pilotage service would result in a reduction of costs without deterioration of service levels. The size of the pilotage area makes suspect the detailed knowledge required by a group of pilots versus the knowledge of experienced masters aboard regular callers to west coast ports.

Frequent callers experience great difficulty in obtaining waivers from the pilotage authority. This is another area where regional issues and experience should be the basis for determining the nature of the authority required, the composition of the board, and the terms of employment of the chairman.

The last area we'll touch on is the seaway. To put it in its simplest terms, our members strongly believe if it is in the interest of the users of the seaway to maintain its operation, then a regional solution must be found to finance its operation. No thought should be given to placing any of the burden for its maintenance on any other sector of transportation or any other region of the country.

Thank you for the opportunity to appear before you.

The Chairman: Thank you, Mr. Wild, for your very thorough report. We appreciate the time you took to do this and the lack of time it took to read it.

Mr. Gouk.

[Translation]

activités, et notamment la construction de navires spécialisés. Cela permettrait à notre avis de faire une véritable évaluation économique de l'utilité et du rôle des brise-glace.

Certains de nos membres estiment que la régionalisation de la Garde côtière, avec une répartition correspondante des dépenses et des recettes, favoriserait une approche plus réaliste quant au niveau et au choix des services dont ont besoin les usagers.

En ce qui a trait aux phares, nous croyons savoir que les intervenants qui ne contribuent pas aux frais de tels services s'opposent en grande partie à leur automatisation. Les navires qui payent ce service, et surtout les navires hauturiers, disposent d'un matériel électronique de pointe et n'ont donc pas besoin des phares, avec ou sans gardien.

Nous sommes conscients du fait que nos observations ne portent pas sur toutes les questions énumérées dans le mandat de votre Comité. Comme nous l'avons dit plus tôt, nous appuyons le mémoire sur la Garde côtière préparé par la Chamber of Shipping.

Dans le domaine du pilotage, nous avons quelques remarques à faire. Là encore, la Chamber of Shipping en traitera plus en détail.

Les gens ont l'impression que les frais de pilotage sont élevés par rapport à l'utilité du service, surtout pour les capitaines qui font régulièrement escale dans les mêmes ports. Non seulement le service de pilotage est obligatoire, mais en outre, en cas d'accident, ce qui est regrettable, on se préoccupe du niveau de responsabilité du pilote, qui est censé connaître parfaitement toutes les eaux côtières.

Le monopole qui existe dans les services de pilotage est une autre source de préoccupation. Même si, d'après nos renseignements, l'Administration de pilotage du Pacifique a toujours été autonome du point de vue financier, certains croient que la concurrence dans l'offre de services de pilotage entraînerait une diminution des frais sans nuire à la qualité du service. Étant donné la superficie de la zone de pilotage, il y a lieu de douter qu'un groupe de pilotes connaisse aussi bien la région que des capitaines chevronnés aux commandes de navires qui font régulièrement escale dans les ports de la côte Ouest.

Les capitaines qui font régulièrement escale dans les mêmes ports ont beaucoup de mal à obtenir des dispenses de l'Administration du pilotage. Il s'agit là d'un autre domaine où les décisions relatives à l'autorisation requise, la composition du conseil d'administration et le mandat du président devraient se fonder sur les questions d'ordre régional et l'expérience.

Enfin, nous souhaitons parler de la Voie maritime. En un mot, nos membres sont fermement convaincus que si celle-ci doit rester ouverte dans l'intérêt des usagers, il faut trouver une solution régionale pour en financer l'exploitation. Il ne faut en aucun cas envisager de faire porter à un autre secteur des transports ou à une autre région du pays une partie du fardeau que représente son entretien.

Merci de nous avoir permis de témoigner devant vous.

Le président: Merci, monsieur Wild, de cet exposé très complet. Nous vous savons gré d'avoir pris le temps de le préparer et de nous le présenter.

Monsieur Gouk.

[Texte]

Mr. Gouk: I have a couple of things.

[Traduction]

M. Gouk: J'ai une ou deux questions à poser.

• 1650

First, we've heard from some of the port authorities that they want to be totally autonomous in all but name. They want all of the advantages of being a private company or a private entity, except that they feel it's absolutely necessary to maintain the Government of Canada name in order to deal with foreign people.

Do you feel that's a valid point, or do you think the ports should move toward being totally independent from government?

Mr. Wilds: We believe that it should be as independent as possible, but one thing we can't afford to risk is placing it as a private corporation under the same basic rules as any other private corporation in the country from a tax standpoint.

There are assets there that the federal government has such that if we end up treating it the same way as you would have to treat any other private corporation, it would make it very difficult for us to compete as far as operating competitive facilities is concerned, when we have situations south of the border in which they have all kinds of tax advantages over what we have.

I've heard some comments to the effect that they would like to have the backing of the government for borrowing and things like that. I think it's safe to say that our industry is less concerned about that. We think the Port of Vancouver is a very profitable operation. There might be some opportunity to have to pay a higher interest rate in the short term—on the other hand, with recent developments with Moody's it might not necessarily be an advantage—or get a favourable rate if we are downgraded on the international monetary market.

I don't know if that answers your question.

Mr. Gouk: Somewhat.

Within the context of your presentation you specifically said that you are looking for exemption from property tax, income tax, and capital tax and that your main reason for that, other than the obvious economic one—we'd all like to be exempted from that—is that the activity provides, directly and indirectly, significant economic benefits for local, regional, provincial, and federal governments.

Don't most businesses do that? If a pulp mill sets up and employs people locally and provides services and purchases services and goods locally, is it not doing exactly what you're using for your rationale for why you shouldn't be paying all of these taxes?

Mr. Wilds: I think you're misinterpreting what we're saying. I'm not suggesting that the terminal operators should not be paying taxes; we said that they should be paying taxes.

What we're concerned about is that the crown land should not be subjected to the same rules as all other private enterprises are—going back to your other question about retaining the government involvement—because those facilities were developed by the Government of Canada for the benefit of international trade. I do not mean the entire terminals, because the terminals are subjected to taxes today.

Premièrement, certains responsables des administrations portuaires nous ont dit qu'ils souhaitent avoir un maximum d'autonomie, sans toutefois changer de nom. Ils veulent tous les avantages d'une société privée, mais ils leur paraît essentiel de conserver le nom du gouvernement du Canada lors de leur tractations avec les étrangers.

Est-ce une idée valable, à votre avis, ou bien les ports devraient-ils devenir totalement indépendants du gouvernement?

M. Wilds: À notre avis, ils devraient être aussi indépendants que possible, mais il faut absolument éviter de les assujettir aux mêmes règles fondamentales que les autres sociétés privées du pays, du point de vue fiscal.

Il y a dans les ports des avoirs qui appartiennent au gouvernement fédéral de sorte que si nous finissons par traiter les ports de la même façon que toutes les autres sociétés privées, il nous sera très difficile d'être concurrentiels au niveau de l'exploitation de nos installations, alors qu'au sud de la frontière, les administrations portuaires jouissent de toutes sortes d'avantages fiscaux que n'ont pas les nôtres.

J'ai entendu certaines personnes dire qu'il serait souhaitable que le gouvernement garantisse des emprunts, et autre chose du même genre. Je n'hésite pas à dire que cela préoccupe moins notre industrie. À notre avis, le port de Vancouver est très rentable. Il se pourrait qu'il faille payer un taux d'intérêt plus élevé à court terme—en revanche, étant donné la décision récente prise par la firme Moody, ce ne serait pas nécessairement avantageux—ou obtenir un taux favorable si notre cote baisse sur les marchés monétaires internationaux.

Je ne sais pas si cela répond à votre question.

M. Gouk: En partie.

Lors de votre exposé, vous avez précisé que vous demandez à être exonérés de l'impôt foncier, de l'impôt sur le revenu et de l'impôt sur le capital, et que ce qui justifie essentiellement cette demande, outre l'argument économique évident—tout le monde aimerait être exonéré—c'est que l'activité portuaire procure, directement et indirectement, d'énormes avantages économiques aux municipalités, aux régions, aux provinces et au gouvernement fédéral.

N'est-ce pas le cas de la plupart des entreprises? Si une usine de pâtes et papiers est créée et emploie des gens de la région, en offrant des services et en achetant des biens et services sur place, est-ce que cela n'aura pas exactement l'effet que vous invoquez pour justifier le fait que vous devriez être exonérés de tous ces impôts?

M. Wilds: Vous avez mal interprété nos propos, je pense. Je n'ai pas dit que les exploitants de terminaux ne devraient pas payer d'impôt, bien au contraire.

Ce que nous voulons dire, c'est que les installations exploitées sur des terres de la Couronne ne devraient pas être assujetties aux mêmes règlements que toutes les autres entreprises privées—pour en revenir à votre autre question au sujet du maintien du rôle du gouvernement—car ces installations ont été créées par le gouvernement du Canada pour promouvoir le commerce extérieur. Je ne parle pas de tous les terminaux, car ils sont actuellement assujettis à l'impôt.

[Text]

What we don't want to have, for instance, are the dock structures. Those are currently under federal protection, and we say that whatever structure develops, that should be retained, because if we have to apply the normal commercial requirements for taxation for those, then it will become very difficult to compete. They're assessed on land value, as we understand it, as opposed to improved value.

Mr. Gouk: Do you currently pay grants in lieu on those facilities?

Mr. Wilds: The corporation does. Our terminal operators pay taxes.

Mr. Gouk: Yes, they pay taxes, but the port that you're concerned about currently pays grants in lieu. These have some equivalency to the taxes it would pay, do they?

Mr. Wilds: It's taxed on the land value as opposed to the improved value, which is substantially less.

Mr. Fontana: Thank you very much for your presentation. You've done an excellent job of critiquing every organization involved in maritime operations, so let me critique yours.

Having come from Quebec and listened to the problems they're having with their MEAs there, where their own employer members are having a problem in coming to grips... You talked about representation on these boards and accountability. We heard from many employers who were rather disappointed with what their MEAs were doing on their behalf in terms of negotiating.

You spoke at length about competitiveness, and we would agree.

Your organization has a mandate to negotiate on behalf of the employers province-wide. Do you think there might be some advantage in negotiating on an individual-port basis as opposed to a provincial basis? We heard this morning, for example, about how members of one organization in a smaller port could essentially shut down the whole system.

If we're going to rebuild or recreate a new environment to help us become that much more effective and efficient, I'm wondering if you could critique yourself and perhaps give us some insight into what we might deal with in that aspect of our deliberations.

Mr. Wilds: We do not operate the same way the MEA does on the east coast. We do not use geographic certification for our membership. People belong to our organization on a voluntary basis and are free to leave on a voluntary basis. I don't think we have the same structure whatsoever as far as how we operate is concerned, but that's a separate issue.

With regard to port-by-port bargaining, from our members' perspective it is an avenue we are looking at within our organization to see whether or not it's in the best interest of our members and the ports to bargain on that basis. The east bargains on a port-by-port basis, and I suggest that's not a panacea either. I think our type of bargaining is far closer to what other major waterfront-type bargaining systems are.

[Translation]

Ce que nous ne voulons pas, par exemple, c'est être responsable des quais. Ces derniers relèvent actuellement de la compétence fédérale et nous estimons que, quelle que soit la nouvelle structure qui sera créée, il doit continuer d'en être ainsi, car si nous appliquons les critères commerciaux normaux pour calculer l'impôt sur ces installations, il sera extrêmement difficile d'être concurrentiel. Sauf erreur, l'impôt est calculé sur la valeur foncière et non sur la valeur ajoutée.

M. Gouk: Payez-vous actuellement des subventions en remplacement d'impôt à l'égard de ces installations?

M. Wilds: La société, oui. Nos exploitants d'élévateurs paient des impôts.

M. Gouk: Oui, ils paient des impôts, mais le port qui vous préoccupe paye actuellement des subventions en remplacement d'impôt. C'est l'équivalent des impôts qu'il devrait payer, n'est-ce pas?

M. Wilds: Le port est imposé sur la valeur foncière et non la valeur ajoutée, ce qui représente un montant bien inférieur.

M. Fontana: Merci beaucoup de votre exposé. Vous avez avec brio critiqué tous les organismes qui participent aux opérations maritimes, et je vais donc me permettre de critiquer le vôtre.

Après être allé au Québec où on nous a parlé des problèmes qui se posent avec l'Association des employeurs maritimes dont les membres ont du mal à en venir aux prises... Vous avez parlé de la représentation au sein de ces conseils d'administration et de l'obligation de rendre compte. Nous avons entendu le témoignage de nombreux employeurs qui se sont dit plutôt déçus de la façon dont leur association mène les négociations.

Vous avez longuement parlé de la compétitivité, et sur ce point nous sommes d'accord.

Votre organisme a pour mandat de négocier pour le compte des employeurs dans toute la province. À votre avis, serait-il avantageux de négocier séparément pour chaque port, plutôt que pour l'ensemble de la province? Des témoins nous ont dit ce matin, par exemple, que les membres d'un organisme d'un petit port pourraient ni plus ni moins bloquer toutes les activités.

Si nous voulons créer un nouveau milieu qui nous permette de devenir beaucoup plus efficaces et rentables, je me demande si vous êtes prêt à faire votre auto-critique et à nous faire certaines suggestions relativement à cet aspect de nos délibérations.

• 1655

M. Wilds: Nous ne fonctionnons pas de la même façon que l'AEM sur la côte Est. Nous n'appliquons pas le principe de l'accréditation géographique de nos membres. Les gens adhèrent volontairement à notre association et sont libres d'en sortir quand ils le désirent. Nous n'avons pas du tout la même structure quant à notre façon de fonctionner, mais c'est une autre question.

En ce qui a trait à la négociation par port, de l'avis de nos membres, c'est une solution que nous envisageons dans notre organisme pour voir si cette façon de procéder servirait l'intérêt supérieur de nos membres et des ports. Dans l'Est, les négociations se font pour chaque port individuellement et je pense que ce n'est pas non plus une solution miracle. Notre méthode de négociation est beaucoup plus proche de celle des autres principaux syndicats de travailleurs maritimes.

[Texte]

[Traduction]

Although we can be highly criticized for our inefficiencies, I think we can also say we have the lowest premium rates of any waterfront in North America. We have made changes in our collective agreements in the last three rounds, including elimination of the container clause and changing the work schedules to add another half hour of productive time to the afternoon shifts. Things are being improved on the waterfront.

We're criticized regularly for our reputation in labour relations. We've lost 22 days through our own organization, and a sister organization, the Waterfront Foremen Employers Association, in 9 years. That's roughly two days a year. Most other ports have lost almost that many days either legally or otherwise, and we don't lose any in illegal activity any more, which used to be a regular occurrence.

I think we have a lot of work to do. Do we have the best structure in the world? Probably not. We are looking at it and critiquing it. We do that as an industry on a regular ongoing basis. We will be making submissions to the Minister of Human Resources Development on changes to the Labour Code, which we think also contributes to our inability to bargain more effectively.

Mr. Fontana: The Minister of Transport, who has the overall mandate of competitiveness in marine matters, would obviously like your input also. While there are different jurisdictions, it is part and parcel of how we can compete.

I think we heard this morning from some of our producers that the cost of transportation is equivalent to 40% to 50% of the sale of the goods. As you know, other countries will buy those raw materials from other places if they can get them for a lot less. So we have to look at every aspect of the cog in the wheel in terms of where we can become as productive as possible.

I thank you very much for your critique of your own organization and look forward to that report.

Mrs. Terrana: Thank you for coming. How competitive are we compared to the other ports in Canada?

Mr. Wilds: We don't really compete with the other ports in Canada, so it's difficult to know that. Our primary competition is the United States.

Mrs. Terrana: They don't want me to compare Canadian ports to American ports because there is a disadvantage. But if you want to compare Vancouver to the United States, go ahead and do that.

Mr. Wilds: I think we're very competitive from a cost standpoint. We have some basic problems in this country that are different from those in the United States, and I highlighted them in the report. They include our population; our geography, where goods move mostly from east to west; and our population that is roughly equivalent to the greater Los Angeles area in total. Our commodities have great competition in the international marketplace, and we're highly reliant on bulk

Même si l'on peut nous reprocher notre inefficacité, je pense qu'on peut dire également que nos cotisations sont les plus faibles de toutes les régions portuaires de l'Amérique du Nord. Nous avons modifié nos conventions collectives au cours des trois dernières séries de négociations, et notamment pour supprimer la disposition relative aux conteneurs et modifier les horaires de travail en vue d'ajouter une autre demi-heure de temps productif aux équipes de l'après-midi. Les choses s'améliorent dans les régions portuaires.

Nous faisons régulièrement l'objet de critiques quant à notre réputation en matière de relations ouvrières. Nous avons perdu 22 jours par notre faute et celle du syndicat qui est notre pendant, la Waterfront Foremen Employers Association, en neuf ans. Cela représente plus ou moins deux jours par an. La plupart des autres ports ont perdu presque autant de jours, légalement ou non, et nous n'en perdons plus jamais de façon illégale, ce qui était fréquent par le passé.

Nous avons beaucoup à faire. Peut-on dire que notre structure est la meilleure au monde? Sans doute que non. Nous la jugeons d'un oeil critique. Nous le faisons continuellement et régulièrement au sein de notre secteur d'activité. Nous présenterons des mémoires au ministre du Développement des ressources humaines relativement aux modifications proposées au Code du travail, lequel nous empêche également de négocier de façon plus efficace.

M. Fontana: Le ministre des Transports, dont le mandat général est de promouvoir la compétitivité dans le domaine maritime, aimerait également connaître votre avis. Même s'il s'agit de champs de compétence différents, tout cela est intimement lié à notre position concurrentielle.

Nous avons entendu ce matin le témoignage de certains producteurs selon lequel le coût de transport équivaut à 40 à 50 p. 100 du prix de vente des marchandises. Comme vous le savez, d'autres pays achètent des matières premières à l'étranger s'ils peuvent les obtenir à un bien meilleur prix. Il nous faut donc examiner tous les rouages de la machine pour faire en sorte de devenir aussi productifs que possible.

Je vous remercie beaucoup d'avoir su critiquer votre organisme et j'attends avec impatience ce rapport.

Mme Terrana: Merci de votre témoignage. Dans quelle mesure sommes-nous concurrentiels par rapport aux autres ports du Canada?

M. Wilds: Nous ne sommes pas vraiment en concurrence avec les autres ports du Canada, et c'est donc difficile à dire. Nos principaux concurrents sont les ports américains.

Mme Terrana: On ne veut pas me laisser comparer les ports canadiens aux ports américains parce qu'il existe une inégalité. Toutefois, si vous voulez faire une comparaison entre Vancouver et les ports américains, allez-y.

M. Wilds: Du point de vue coût, je crois que nous sommes très concurrentiels. Nous avons dans notre pays des problèmes fondamentaux différents de ceux des États-Unis, et je les ai mentionnés dans le mémoire. Parmi eux, mentionnons notre population, notre géographie, puisque le transport des marchandises se fait essentiellement d'est en ouest et que notre population totale est plus ou moins équivalente à celle de la ville de Los Angeles et ses banlieues. Nos produits font l'objet

[Text]

cargoes. We have limited export containerized cargo to send out of Canada, and that's why we are concerned about changes to the method of payment.

From an absolute cost standpoint, our cost per hour for longshoremen fully loaded in Canada is substantially less than that in the United States. We're at about \$38—plus an hour Canadian, and their best, from the records we can get from our competitors down south, is over \$50 U.S. an hour. So that's not the issue. The issue is the volume and type of cargo, and how to spread the cost over that cargo.

I have someone on my committee who is more familiar with shipping. I'll let him comment briefly on why ships go where they go.

• 1700

Mr. George Adams (Board Member, B.C. Maritime Employers Association): I think the real issue is the competitiveness of the products from Canada rather than the competitiveness of the ports. If you're shipping forest products or one of the bulk commodities from this port, there is huge competition elsewhere in the world with a much, much lower cost base than we have here. So I think if we're going to compare the Port of Vancouver, for example, with, say, Puget Sound, we might get the false impression that everything's rosy, and it's not. The competition is really elsewhere.

Mrs. Terrana: I want to touch on the WGTA. I think you mentioned the subsidy is going to the farmer rather than to the railways. What kind of impact do you think that would have on our port?

Mr. Wilds: The first concern we have is that the single largest number of export containers we have here that draw the major container lines to Vancouver are for specialty grains. That is also probably the easiest to redirect in the short term in another direction. That other direction, unfortunately, is south because they have advantages in moving on U.S. rail, and they'll buy our business in the short term. If that happens, then who's going to pay the maintenance cost of the Canadian rail system to handle the rest of the commodities moving east and west in this country? That's where we begin to see the system fall apart. We eventually end up relying on the U.S. system to move Canadian exports and imports to the marketplace, and we will end up paying for that.

Mrs. Terrana: It shows a vulnerability on our part.

Mr. Guimond: I have just one short question about the coast guard. At the top of page 12 of your brief, you refer to the coast guard and mention they are not a commercial enterprise but are viewed correctly as a competent government agency responsible for this area.

[Translation]

d'une vive concurrence sur le marché international et nous sommes essentiellement tributaires du transport en vrac. Nous avons très peu de marchandises conteneurisées destinées à l'exportation et c'est pourquoi les changements prévus dans la méthode de paiement nous préoccupent.

Quant au coût absolu, notre coût horaire pour toutes les activités de chargement et de débardage au Canada est nettement inférieur à celui des États-Unis. Chez nous, cela coûte un peu plus de 38 dollars canadiens, de l'heure et dans les meilleurs cas, d'après les dossiers que nous obtenons de nos concurrents américains, chez eux cela coûte plus de 50 dollars américains de l'heure. Là n'est donc pas le problème. Le problème est lié au volume et au genre de marchandise et à la façon de répartir les dépenses entre ces marchandises.

Il y a un membre de mon Comité qui connaît mieux la question de la navigation. Je vais lui demander d'expliquer brièvement pourquoi les navires choisissent une destination plutôt qu'une autre.

M. George Adams (membre du conseil d'administration, Association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique): Le véritable problème, c'est davantage la compétitivité des produits fabriqués au Canada que celle des ports de notre pays. Si vous expédiez des produits forestiers ou une marchandise en vrac à partir de notre port, il existe une énorme concurrence dans d'autres pays du monde où les coûts de base sont nettement inférieurs aux nôtres. Par conséquent, si l'on veut comparer le port de Vancouver à celui de Puget Sound, disons, on risque d'avoir l'impression, à tort, que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes, mais ce n'est pas le cas. La concurrence vient d'ailleurs en fait.

Mme Terrana: Je voudrais aborder la question de la LTGO. Vous avez mentionné, je crois, que la subvention devrait être versée à l'agriculteur plutôt qu'au chemin de fer. Quelle incidence cela aurait-il sur notre port, à votre avis?

M. Wilds: Ce qui nous préoccupe tout d'abord, c'est que la majorité de nos conteneurs destinés à l'exportation susceptibles d'attirer les principales sociétés de transport par conteneur à Vancouver servent aux céréales spéciales. C'est sans doute aussi le produit le plus facile à détourner à court terme dans une autre direction. Cette autre direction, malheureusement, se trouve au sud car il y a des avantages à acheminer son produit par les chemins de fer américains, et ils traiteront avec nous à court terme. Lorsque cela se produit, qui va payer les frais d'entretien du réseau ferroviaire canadien pour acheminer les autres produits transportés vers l'est et vers l'ouest dans notre pays? C'est là que le système risque de s'effondrer, à notre avis. Nous finirons par compter sur des transporteurs américains pour acheminer les exportations canadiennes et les produits d'exportation jusqu'au marché, et nous finirons par en payer le prix.

Mme Terrana: Autrement dit, nous sommes vulnérables.

M. Guimond: J'ai une brève question à poser au sujet de la Garde côtière. En haut de la page 12 de votre mémoire, vous parlez de la Garde côtière en disant que ce n'est pas une entreprise commerciale, mais qu'on la considère à juste titre comme un organisme gouvernemental sérieux ayant compétence dans ce domaine.

[Texte]

[Traduction]

If the government or our committee recommends going forward with commercialization or privatization—it all depends on the term we use. . . Did you receive any information from your members that if they have to pay any charges for services from the coast guard, they think they will use other ports, namely, Portland or Tacoma? Is Tacoma far from here?

Mr. Wilds: Seattle and Tacoma?

Mr. Guimond: Yes.

Mr. Wilds: I think it's safe to say our members are of the opinion that we can't continually criticize the cost of government and not have some reasonable expectation there's an obligation to pay for reasonable services. The issue is, though, that if the users have to pay for services, then they want some significant say in what those services are. I think that's more the issue than. . . Mr. Adams is a ship operator, so he can speak from that perspective better than I can.

Mr. Adams: The point of that comment was that being an arbiter of disputes between a Canadian operator and a foreign shipowner, the Canadian Coast Guard, having government backing, is far more acceptable than an independent company might be.

As far as the cost is concerned, I have never heard anybody threaten they're going elsewhere if they have to pay the cost of coast guard services here. There is a similar cost in other ports, be it privatized or nationalized. So I think that is unlikely to be a cause for moving to another port.

Mr. Guimond: I asked a couple of times last week—my colleagues probably mentioned that I used the broken record technique—but I hear this quite a bit in Quebec, and I received that information from shipowners, that they will. . . Maybe it's *chantage*. I don't know a good term. I received these comments in the east.

Mr. Adams: Does that include the cost of ice-breaking, though, which is a significant cost to a shipowner and which might force—

Mr. Guimond: Probably.

Mr. Adams: —somebody operating in the St. Lawrence to go farther south?

Mr. Wilds: I think that's the other issue, why we're saying there may well be regional solutions to a lot of these issues. I think what we're prepared to pay for and what has to pay for that ultimately in western Canada needs to be a significant consideration in what is resolved, because if we think Canadian coal and sulphur and potash and those kinds of commodities can afford unrealistic costs, we will not be moving them out of this country.

• 1705

The Chairman: Gentlemen, thank you very much for your presentation to the committee. We appreciate the time you've taken to give it to us. It'll be considered when we make our report.

Colleagues, joining us now from the B.C. Ferry Corporation is Frank Rhodes, president and CEO; Captain W.H. Martin, vice-president; and Glen Brown, vice-president of finance.

Si le gouvernement ou notre comité recommande d'aller de l'avant avec la commercialisation ou la privatisation des ports—tout dépend du terme qu'on veut utiliser. . . Avez-vous pu déterminer auprès de vos membres si, au cas où ils doivent payer les services de la Garde côtière, ils envisageront d'utiliser d'autres ports, comme celui de Portland ou de Tacoma? La ville de Tacoma est-elle loin d'ici?

M. Wilds: Vous voulez dire Seattle et Tacoma?

M. Guimond: Oui.

M. Wilds: Je crois pouvoir dire que nos membres estiment que nous ne pourrions pas continuellement reprocher au gouvernement ses dépenses sans accepter l'idée qu'il faut bien que quelqu'un paie des services acceptables. Le problème toutefois, c'est que si les usagers doivent payer les services, ils veulent avoir leur mot à dire quant au genre et au niveau de service offerts. C'est plutôt là qu'est le problème, à mon avis. M. Adams est armateur, et il est donc mieux placé que moi pour vous en parler.

M. Adams: Cette observation partait du principe que, en tant qu'arbitre des différends opposant un exploitant canadien et un armateur étranger, la Garde côtière canadienne, soutenue par le gouvernement, a beaucoup plus de crédibilité qu'une société indépendante n'en aurait.

S'agissant du coût, je n'ai jamais entendu personne menacer d'utiliser un autre port s'il fallait un jour payer les services de la Garde côtière ici. Le service est aussi payant dans les autres ports, qu'ils soient privatisés ou nationalisés. C'est pourquoi il est peu probable que cela incite les gens à aller ailleurs.

M. Guimond: J'ai posé la question à deux ou trois reprises la semaine dernière—mes collègues ont sans doute dit que je commence à avoir l'air d'un disque rayé—mais j'entends souvent dire au Québec, et aussi de la part des armateurs, qu'ils. . . C'est peut-être du chantage. Je ne connais pas de meilleur terme. C'est ce qu'on m'a dit dans l'Est.

M. Adams: Cela englobe-t-il le coût des brise-glaces, toutefois, lequel est assez élevé pour un armateur et pourrait obliger. . .

M. Guimond: Sans doute.

M. Adams: . . . un armateur qui exploite ses navires dans la Voie maritime du St-Laurent à aller plus au sud?

M. Wilds: C'est l'autre aspect du problème, c'est pourquoi nous disons que bon nombre de ces problèmes ont peut-être une solution régionale. Je pense que toute solution devra tenir compte avant tout de deux facteurs, c'est-à-dire ce que nous sommes disposés à payer et qui devra en dernier ressort payer ce service dans l'Ouest du Canada, car si nous croyons que l'on peut se permettre de payer un prix exorbitant pour le soufre, la potasse et le charbon canadiens, et d'autres marchandises de ce genre, nous ne les exporterons plus de notre pays.

Le président: Messieurs, merci beaucoup de votre témoignage. Nous vous savons gré d'avoir pris le temps de venir nous parler. Nous tiendrons compte de vos suggestions dans notre rapport.

Chers collègues, les témoins suivants représentent la B.C. Ferry Corporation. Il s'agit de Frank Rhodes, président-directeur-général, du capitaine W.H. Martin, vice-président, et de Glen Brown, vice-président aux finances.

[Text]

Gentlemen, thank you for taking the time to be with us today. Please proceed with your presentation.

Mr. Frank Rhodes (President and Chief Executive Officer, British Columbia Ferry Corporation): Thank you, Mr. Chairman. I'm pleased to be with you today, representing the British Columbia Ferry Corporation. At the outset I'd like to introduce my colleagues.

Captain Harry Martin has served since late 1994 as the corporation's vice-president of safety and standards. His mandate is to provide the policy and regulatory framework necessary to ensure the corporation operates within the regulatory framework established by Canadian Coast Guard and by the corporation and to represent the British Columbia Ferry Corporation with the Canadian Coast Guard. Coincidentally, he was Canadian Coast Guard's senior ship safety director on the west coast before joining the corporation and is a master mariner.

Mr. Glen Brown is the corporation's vice-president of finance and corporate services. He must chart the corporation's course through equally difficult waters—financial ones—and supervise budgetary, tariff, and other issues. His background includes offshore responsibilities for other maritime operators.

My background before joining the ferry corporation was largely in the provincial public service. I served as the managing director of the Victoria-Seattle ferry operation and as the provincial deputy minister of labour and finance and as cabinet secretary.

We appear today representing the British Columbia Ferry Corporation, British Columbia's, and indeed Canada's, largest marine carrier involved in passenger, vehicle, and railroad ferry operations. We do not speak for or represent the Province of British Columbia on the entire and wide range of issues now referred to your committee.

For your background, the Province of British Columbia really operates four ferry services, the largest of which is the British Columbia Ferry Corporation. The Ministry of Transportation and Highways operates a smaller ferry fleet on the interior lakes and rivers of the province. The Victoria Line is a provincial crown corporation operating a seasonal service between Victoria and Seattle. B.C. Transit operates and has responsibility for the very successful sea bus program across Vancouver's harbour.

Our purpose today is to inform you about the B.C. Ferry Corporation, to identify a number of our key challenges, and to represent the corporation's position on several of the selected issues now before you. Knowing your time is limited and your schedule is focused, we will try also to focus our presentation and allow time for questions, if you have any.

[Translation]

Messieurs, merci de votre présence. Je vous invite à présenter votre mémoire.

M. Frank Rhodes (président-directeur-général, British Columbia Ferry Corporation): Merci, monsieur le président. Je suis heureux d'être ici aujourd'hui en tant que représentant de la British Columbia Ferry Corporation. Je voudrais tout d'abord vous présenter mes collègues.

Le capitaine Harry Martin est depuis la fin de 1994 notre vice-président chargé de la sécurité et des normes. Il a pour mandat d'établir la politique et le cadre de réglementation nécessaires pour s'assurer que notre société se conforme aux règlements établis par la Garde côtière canadienne et la société, et de représenter la British Columbia Ferry Corporation auprès de la Garde côtière canadienne. Pure coïncidence, avant d'entrer dans notre société, il était directeur général de la sécurité des navires de la côte Ouest, pour la Garde côtière du Canada. Il est aussi capitaine au long cours.

M. Glen Brown est le vice-président de la société, chargé des finances et des services généraux. Il doit tenir la barre de notre société dans des eaux tout aussi difficiles—le domaine financier—et superviser les questions d'ordre budgétaire, tarifaire et autres. Auparavant, il était entre autres responsable d'autres transporteurs maritimes.

Quant à moi, avant de me joindre à la société de traversiers de la Colombie-Britannique, mon expérience professionnelle était principalement dans la Fonction publique provinciale. J'ai été tour à tour directeur du service de traversier Victoria—Seattle et sous-ministre provincial du travail et des finances, ainsi que secrétaire de Cabinet.

Nous comparaisons aujourd'hui pour le compte de la British Columbia Ferry Corporation, soit le service de transport maritime le plus important de la Colombie-Britannique, et même du Canada, assurant des services de traversier pour les voyageurs, les véhicules et les wagons de chemins de fer. Nous ne sommes pas les porte-parole ni les représentants de la province de la Colombie-Britannique pour toutes les questions faisant partie du mandat de votre comité.

Pour votre gouverne, je vous rappelle que la Colombie-Britannique exploite en fait quatre services de traversier, dont le plus important est le nôtre. Le ministère des Transports et de la voirie exploite une petite flotte de traversiers sur le réseau intérieur des lacs et rivières de la province. La Victoria Line est une société d'État provinciale qui exploite un service saisonnier entre Victoria et Seattle. Quant à B.C. Transit, elle exploite avec beaucoup de succès le service de navette dans le Port de Vancouver.

Nous sommes ici aujourd'hui pour vous informer au sujet de notre société de traversiers, la B.C. Ferry Corporation, pour exposer certains de nos principaux problèmes et énoncer la position de la société relativement à plusieurs questions dont le Comité est saisi. Sachant que votre temps est compté et votre emploi du temps très serré, nous nous efforcerons de faire un exposé aussi précis que possible pour avoir le temps de répondre à vos questions, le cas échéant.

[Texte]

[Traduction]

• 1710

We've also provided briefing binders for you, Mr. Chairman, for your further study, outlining some background material on the corporation. We will make approximately six specific recommendations.

By way of background, Mr. Chairman, to your committee members, B.C. Ferry Corporation is now entering its 35th year of service. In 1960 the company started as the B.C. Ferry Authority, with two ships, one route, and 0.5 million passengers. In 1977 the company was created as a crown corporation. Today the corporation has 42 vessels, operates from 43 ports, and has 24 routes, plus 10 contracted routes funded by the corporation that were previously and directly financed by Canada.

The British Columbia Ferry Corporation performs both as a commercial operator and as an instrument of provincial economic and social policy.

In the past year we reached another milestone, carrying 22 million passengers and 8.4 million vehicles, a growth of about 3% over the previous year. We travel approximately 1 billion passenger miles a year. By way of comparison, it's my understanding that Air Canada and Canadian Airlines carry about 17 million passengers.

The replacement value of our assets, ships and terminals now exceeds \$2 billion, investments made directly by the Province of British Columbia. We now have an operating budget of approximately \$350 million. We employ about 3,000 employees and we have increased our overall cost recovery to about 83% of our operating costs.

Until about 1990 the corporation's vessels were provided directly and funded directly by the Government of British Columbia. Accordingly, the British Columbia Ferry Corporation is not just important as a coastal marine carrier, but is central to the health and well-being of the British Columbia shipbuilding and repair industries, which have been largely reliant on the B.C. Ferry Corporation.

In the last five years the corporation has invested approximately \$500 million in new vessels. But we're now at a critical juncture, and the following factors will impact on the corporation's future.

Traffic growth has averaged over 4% a year for the last five years, and we forecast it will grow at least at 2.4% for the next 10 years, placing extreme pressure on facilities and vessels that are already operating at or near capacity during peak months.

Of the fleet's 42 vessels, 21 were built 30 or more years ago. If we build a new ship a year for the next 10 years, the average age of our fleet will remain at 24 years. There is a need for the corporation to significantly reinvest in its terminal and in its ship assets. The provincial government has recently approved for the B.C. Ferry Corporation a capital program of approximately \$800 million, focused in four major areas: rehabilitation and upgrading of all our major terminals; the development of one

Nous avons également préparé à votre intention des cahiers d'information, monsieur le président, où se trouvent certains renseignements généraux sur notre société. Nous ferons environ six recommandations précises.

Pour la gouverne des membres du Comité, monsieur le président, je vous signale que notre société entre actuellement dans sa 35^e année de service. Créée en 1960 sous le nom de B.C. Ferry Authority, la société exploitait alors deux navires, une route et desservait 500 000 voyageurs. En 1977, la société est devenue société d'État. Aujourd'hui, elle compte 42 navires, offre ses services à partir de 43 ports et assure 24 routes. La société finance également 10 liaisons par contrat qui auparavant étaient directement financées par le gouvernement du Canada.

Notre société est à la fois une entreprise commerciale et un instrument de politique économique et sociale provinciale.

L'an dernier, nous avons franchi un autre tournant, en transportant 22 millions de voyageurs et 8,4 millions de véhicules, soit 3 p. 100 de plus environ que l'année précédente. Nous effectuons environ 1 milliard de milles-voyageurs par an. Par comparaison, je crois savoir qu'Air Canada et les Lignes aériennes Canadian transportent environ 17 millions de passagers.

La valeur de remplacement de nos biens, navires et terminus est supérieure à 2 milliards de dollars, et ce sont là des investissements qui ont été faits directement par la province de la Colombie-Britannique. Notre budget d'exploitation est d'environ 350 millions de dollars. Nous employons près de 3 000 personnes et notre taux de recouvrement des coûts globaux a augmenté pour atteindre près de 83 p. 100 de nos frais d'exploitation.

Jusqu'en 1990 environ les navires de la société étaient fournis et financés directement par le gouvernement provincial. En conséquence, la British Columbia Ferry Corporation est non seulement importante en tant que transporteur maritime de cabotage, mais elle joue également un rôle crucial pour la viabilité de l'industrie de la construction navale et de la réparation de navires de la province, lesquels sont en grande partie tributaires de notre société de traversiers.

Au cours des cinq dernières années, la société a investi environ 500 millions de dollars dans l'achat de nouveaux navires. Nous nous trouvons aujourd'hui à un tournant critique et les facteurs suivants se répercuteront sur l'avenir de notre société.

Le trafic a augmenté en moyenne de plus de 4 p. 100 par an depuis cinq ans, et selon nos prévisions, il augmentera d'au moins 2,4 p. 100 par an au cours des 10 prochaines années, ce qui va mettre à rude épreuve nos installations et nos navires qui fonctionnent déjà pratiquement à pleine capacité pendant la haute saison.

Sur les 42 navires de notre flotte, 21 ont été construits il y a 30 ans ou plus. Si nous construisions un nouveau navire par an pendant les 10 prochaines années, l'âge moyen de notre flotte serait néanmoins de 24 ans. Il faut que la société fasse un nouvel investissement important dans ses installations terminales et sa flotte de navires. Le gouvernement provincial a approuvé dernièrement un programme d'immobilisations d'environ 800 millions de dollars, dans quatre secteurs

[Text]

new terminal on Vancouver Island; replacing our minor vessels, small ships that operate our minor routes; and also replacing five major new vessels, including three high-speed ferries that will operate between Departure Bay and Nanaimo and Horseshoe Bay and the mainland.

The corporation must fund vessel replacement and debt servicing. These are now the direct responsibility of the B.C. Ferry Corporation. In the current year, interest costs exceed \$37 million and are accommodated within the corporation's financial statements. We also have to fund our new capital program.

The other issue that confronts the B.C. Ferry Corporation, Mr. Chairman, is a significant amount of operating loss on our minor routes. The three principal routes of B.C. ferries, the mainland island routes, the primary links from the lower mainland, earn close to \$20 million in operating profit after interest and depreciation expenses. Minor and northern routes lose in excess of \$60 million a year. There is significant internal cross-subsidization that we have to deal with.

The response of the corporation to these challenges is really fourfold. We have targeted significant financial improvement and restructured our tariff program to improve our cost recovery. We have implemented a cost efficiencies and cost recovery program that we hope will yield about \$150 million in reduced costs over the next ten years. We have identified our needs within a capital program and have improved our capital framework. Last, we have revised our corporate strategic plan with significant input from local stakeholders.

Within the framework of these operational challenges, I would like to focus on the demands we now face in providing coastal ferry operations, which were in the past provided by Canada and which are the subject of an agreement between Canada and the British Columbia Ferry Corporation.

In 1977, the year when the B.C. Ferry Corporation was created, the governments of Canada and British Columbia entered into a contractual relationship whereby the province, through the British Columbia Ferry Corporation, would carry on the contracted services previously provided by Canada. It would do so through direct contracts with either Canadian Pacific, Union Steamship, Canadian National, Coast Ferries, Northland Navigation, and others.

The 1977 agreement was triggered by both governments because of several factors. First, there was the recognition by Canada that there was an inequity in comparison to the very direct operating subsidies made to Marine Atlantic and other eastern operators. Second, federal responsibilities for highway connections in the trans-Georgia Strait, and also from Vancouver Island to the north coast, had to be accommodated. Third, there was Canada's cancellation of its direct involvement

[Translation]

principaux, à savoir: remise en état et modernisation de toutes nos installations terminales; création d'un nouveau terminus dans l'Île de Vancouver; remplacement de nos petits navires qui exploient nos routes de moindre importance; et remplacement de cinq grands nouveaux traversiers, y compris trois à grande vitesse qui assureront la liaison entre Departure Bay et Nanaimo et Horseshoe Bay et le continent.

La société doit financer le remplacement des navires et le service de la dette. Elle est désormais directement responsable de ces postes de dépense. Pour l'année en cours, les frais en intérêts seront supérieurs à 37 millions de dollars et ils sont prévus dans les états financiers de la société. Nous devons également financer notre nouveau programme d'immobilisations.

L'autre problème auquel se heurte la B.C. Ferry Corporation, monsieur le président, est lié aux pertes d'exploitation importantes sur les routes secondaires. Les trois principales routes desservies par notre société, soit celles qui relient l'Île au continent, rapportent près de 20 millions de dollars en surplus d'exploitation une fois déduits les intérêts et l'amortissement du matériel. Les routes secondaires et du Nord enregistrent des pertes supérieures à 60 millions de dollars par an. Nous sommes obligés de recourir fortement à l'inter-financement.

Face à ces problèmes, la société réagit de quatre façons. Nous avons prévu d'importantes améliorations financières et réorganisé notre tarif en vue d'accroître le recouvrement des frais. Nous avons mis en oeuvre un programme de réduction des dépenses et de recouvrement des frais qui, nous l'espérons, nous permettra de réduire nos dépenses d'environ 150 millions de dollars au cours des 10 prochaines années. Nous avons déterminé quels étaient nos besoins pour un programme d'immobilisations et nous avons amélioré notre cadre d'immobilisations. Enfin, nous avons révisé notre plan d'entreprise stratégique avec la participation importante d'intervenants locaux.

• 1715

Dans le cadre de ces défis opérationnels, j'aimerais vous parler des exigences auxquelles nous devons faire face à l'heure actuelle dans nos opérations de cabotage qui, par le passé, étaient assurées par le gouvernement fédéral et qui font l'objet d'une entente entre le Canada et la British Columbia Ferry Corporation.

En 1977, l'année de la création de la B.C. Ferry Corporation, les gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique ont conclu une relation contractuelle selon laquelle la province, par l'intermédiaire de la British Columbia Ferry Corporation, devait assurer les services auparavant assurés par le gouvernement fédéral, en passant directement des marchés avec le Canadien Pacifique, Union Steamship, le Canadien National, Coast Ferries, Northland Navigation et d'autres.

L'entente de 1977 a été conclue à la demande des deux gouvernements en raison de plusieurs facteurs. Tout d'abord, le gouvernement fédéral reconnaissait qu'il y avait inéquité par rapport aux subventions d'exploitation très directes accordées à Marine Atlantique et à d'autres exploitants de l'Est. Deuxièmement, le gouvernement fédéral devait s'acquitter de certaines responsabilités pour ce qui est de s'assurer un service de traversier pour les routes dans le Déroit de Georgie et l'île

[Texte]

in the financing of the Northland Navigation services to the coast. The contract at the time of closure was in excess of \$3.5 million.

It's important to note, Mr. Chairman, that the agreement between Canada and British Columbia is a contractual agreement; it is not a subsidy, unilaterally determined and given.

I have included a history of the agreement in your briefing binders. I would specifically refer you to tab B.3, recent correspondence between Canada and British Columbia, and specifically between Mr. Lewis and Mr. Clark, the Minister of Employment and Investment, and the minister responsible for the British Columbia Ferry Corporation.

Apparently oblivious to the distinguishing characteristics of the agreement and the legal obligations of Canada as provided for in the agreement, the Government of Canada arbitrarily cut the agreement payments in 1992. The Minister of Transport was asked to reconsider the issue and Mr. Lewis took it under advisement.

In November 1994 he advised the province that his review was complete, that his reconsideration was done, and that he would reinstate the contract at its full amount in accordance with the contractual provisions therein.

On that basis, Mr. Chairman, our first submission to you is that the standing committee is requested to note the agreement, arising from the federal-provincial subsidy, is a contractual commitment between the parties. It binds the Province of British Columbia and Canada, and it can only be altered by mutual agreement.

Through my colleague, Captain Martin, I would like to turn to several issues. At the outset, however, I would like to state very clearly the British Columbia Ferry Corporation's full confidence in the Canadian Coast Guard and its regional and ship safety offices. I would personally urge the most careful deliberation on any initiative that would in any way diminish the effective strength or authority of Canadian Coast Guard. It is an organization that performs well and its regional offices fulfil a very important need.

If efficiency or budget goals must be met, other agencies that perhaps offer less by way of value-added could be considered. In the minds of the ferry corporation, any effect of reductions of Canadian Coast Guard should be very carefully examined.

I would like to now turn to Captain Martin, who will give you some views on safety.

The Chairman: Mr. Rhodes, we have about five minutes left in your presentation before we can get to questions. I think the parliamentary secretary wanted to make a—

Mr. Fontana: You had indicated that B.3 talked about Lewis. I remember he used to be a Minister of Transport way back when, but I think you meant Doug Young.

[Traduction]

de Vancouver à la côte Nord. Troisièmement, il y avait l'annulation de la participation directe du gouvernement fédéral au financement des services de Northland Navigation sur la côte. Au moment de la fermeture, le contrat représentait plus de 3,5 millions de dollars.

Il est important de souligner, monsieur le président, que l'entente entre le Canada et la Colombie-Britannique est une entente contractuelle; il ne s'agit pas d'une subvention établie et donnée de façon unilatérale.

J'ai inclus dans les documents d'information que je vous ai remis un historique de cette entente. Je vous demanderais de vous reporter spécifiquement à l'onglet B.3, où vous trouverez la correspondance récente entre le gouvernement du Canada et celui de la Colombie-Britannique, et plus particulièrement entre M. Lewis et M. Clark, le ministre de l'Emploi et de l'Investissement, qui est également responsable de la British Columbia Ferry Corporation.

Ayant, semble-t-il, oublié les caractéristiques propres à l'entente et les obligations juridiques du Canada prévues dans l'entente, en 1992, le gouvernement du Canada a réduit arbitrairement les versements prévus dans l'entente. On a demandé au ministre des Transports de reconsidérer la question et c'est ce que fit M. Lewis.

En novembre 1994, il a avisé la province que son examen était terminé et qu'il avait reconsidéré la question et qu'il allait rétablir le plein montant prévu dans les dispositions contractuelles.

Cela étant, monsieur le président, la première chose que nous voulons porter à l'attention du Comité permanent, c'est que l'entente donnant lieu à la subvention fédérale-provinciale est un engagement contractuel entre les parties. Elle lie la province de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral et ne peut être modifiée que par accord mutuel.

Mon collègue, le capitaine Martin, va maintenant aborder avec vous plusieurs questions. Tout d'abord, j'aimerais qu'il soit très clair que la British Columbia Ferry Corporation a pleinement confiance dans la Garde côtière canadienne et dans ses services régionaux et ses services de sécurité des navires. Je voudrais personnellement vous exhorter à être très prudents dans vos délibérations sur toute initiative qui pourrait de quelque façon que ce soit diminuer la force ou le pouvoir de la Garde côtière canadienne. C'est une organisation qui fonctionne bien et ses bureaux régionaux répondent à un besoin très important.

S'il faut atteindre des objectifs en matière d'efficacité ou de budget, on pourrait penser à d'autres organismes qui ont peut-être moins à offrir sur le plan de la valeur ajoutée. La B.C. Ferry Corporation estime qu'il faudrait examiner de très près toute coupure qui pourrait avoir des conséquences pour la Garde côtière canadienne.

Je vais maintenant donner la parole au capitaine Martin, qui va vous parler de la sécurité.

Le président: Monsieur Rhodes, il vous reste environ cinq minutes pour votre exposé, avant que l'on passe aux questions. Je pense que le secrétaire parlementaire voulait faire. . .

M. Fontana: Vous avez dit qu'à l'onglet B.3 il était question de M. Lewis. Je sais qu'il a déjà été ministre des Transports, il y a longtemps, mais je pense que vous vouliez parler de Doug Young.

[Text]

Mr. Rhodes: Yes, excuse me. Thank you for the correction. I did mean Doug Young. I can't understand how I could make such a mistake. The correspondence has been going on for a long time, but it was certainly Mr. Young who resolved the issue.

[Translation]

M. Rhodes: Oui, excusez-moi. Merci pour cette correction. Je voulais parler de Doug Young. Je ne sais pas comment j'ai pu commettre une telle erreur. Cette correspondance dure depuis longtemps, mais c'est certainement M. Young qui a résolu le problème.

• 1720

The Chairman: About five more minutes, gentlemen, and then we can get to questioning.

Captain W.H. Martin (Vice-President, Corporate Safety and Standards, British Columbia Ferry Corporation): I have a number of points concerning the Canadian Coast Guard, which I won't discuss in great detail because they're contained within our brief.

As Mr. Rhodes has indicated, the coast guard has had a long and close relationship with B.C. Ferry Corporation. I'm going to talk only about the services they provide that are particularly pertinent to us: emergency services, search and rescue, and pollution clean-up.

It is the considered view of the B.C. Ferry Corporation that coast guards should remain in charge of these services and that in general these should not be contracted out to delegated or third parties.

We make use of a number of other services, such as short-range navigation aids, vessel traffic management, and radio communication service. B.C. Ferry Corporation's seagoing or shipping operation is to a great extent self-contained, and we use these services simply because they are available and not because we regard them as being essential. We would continue to function in a safe and efficient manner even if these services were not available.

For short-range navigation aids, our submission is that we're not averse to paying for use of these provided that all beneficiaries pay on an equitable basis.

As far as vessel traffic services are concerned, we participate willingly in this system but we do not regard VTS as being an integral part of Canada's navigation system. Once again, the service is useful but not essential. I emphasize that I am speaking from the point of view of the corporation, not from that of the marine industry in general.

The information and advice offered should continue to be regarded as supplementary assistance to the mariner in the pursuit of safe and responsible navigation of the vessel under his or her control.

We are aware that VTS performs other useful functions, such as prescreening for port state control and a communications system for the ship safety branch, but they are not of direct interest or benefit to the corporation.

Our submission point number 4 is that if VTS is commercialized or privatized, then the voluntary nature of the service should not be abandoned simply to achieve a captive revenue base.

Le président: Vous avez environ cinq minutes, messieurs, puis nous passerons aux questions.

Le capitaine W.H. Martin (vice-président, Sécurité et normes, British Columbia Ferry Corporation): J'ai plusieurs remarques au sujet de la Garde côtière canadienne, mais je n'entrerai pas dans les détails car vous pouvez trouver tout cela dans notre mémoire.

Comme M. Rhodes l'a dit, la Garde côtière a depuis longtemps un rapport très étroit avec la B.C. Ferry Corporation. Je ne parlerai que des services qu'elle assure et qui sont particulièrement importants pour nous: les services d'urgence, la recherche et le sauvetage et la dépollution.

La B.C. Ferry Corporation est d'avis que les gardes côtières devraient continuer à assurer ses services et que, de façon générale, ces services ne devraient pas être confiés à la sous-traitance ou à des tierces parties.

Nous utilisons un certain nombre d'autres de ses services, notamment les aides à la navigation de courte portée, la gestion du trafic maritime et les services de radiocommunication. L'opération maritime ou l'opération de navigation de la B.C. Ferry Corporation est indépendante dans une grande mesure, et nous recourons à ces services tout simplement parce qu'ils sont disponibles, non pas parce que nous les considérons comme étant essentiels. Nous pourrions continuer de fonctionner de façon sécuritaire et efficace même si ces services n'étaient pas offerts.

En ce qui concerne les aides à la navigation de courte portée, nous ne sommes pas contre le fait de payer pour utiliser ses services, pourvu que tous les bénéficiaires paient de façon équitable.

En ce qui concerne les services du trafic maritime, nous participons volontiers à ce système mais nous ne considérons pas ces services comme faisant partie intégrante du réseau de navigation canadien. Encore une fois, ces services sont utiles mais ils ne sont pas essentiels. Je souligne que je parle ici au nom de la corporation, non pas au nom du secteur maritime en général.

Il faudrait continuer de considérer les informations et les services offerts comme une aide supplémentaire au navigateur qui cherche à piloter de façon sûre et responsable le navire dont il a le contrôle.

Nous savons que les services du trafic maritime exécutent d'autres fonctions utiles, notamment la pré-inspection pour le contrôle de l'État portuaire et un système de communication pour la Direction de la sécurité des navires, mais ces fonctions n'offrent pas directement d'intérêt ou d'avantage pour nous.

Au point numéro 4 de notre mémoire, nous disons que si les services de trafic maritime sont commercialisés ou privatisés, l'utilisation facultative de ce service ne devrait pas être abandonnée tout simplement pour se doter d'une clientèle captive.

[Texte]

Moving on to inspections and safety compliance, we're currently subject to a range of safety inspection surveys conducted by the Canadian Coast Guard. Because of the passenger orientation of the B.C. Ferry fleet and the emphasis on safety following the *Herald of Free Enterprise* and *Estonia* disasters, this is unlikely to change—nor would we want to see it change.

Submission point number 5 is that the B.C. Ferry Corporation believes that all safety-related surveys on Canadian passenger vessels should be retained by the Canadian Coast Guard and should not be delegated to classification societies or other organizations.

Submission point number 6 is on process involvement. Of late, the Canadian Coast Guard has placed a great deal of emphasis upon its consultation process with industry and the role of the Marine Advisory Board. In spite of the size and scope of our operation, the corporation has no formal process to the Marine Advisory Board. We feel this is a major oversight considering the position we occupy in the marine industry, not only in B.C. but in Canada, and one that should be rectified. Our submission point number 6 is that existing representation on the Marine Advisory Board from the west coast and the Canadian ferry sector as a whole does not adequately represent the interests of B.C. Ferry Corporation in this time of significant change.

I have one final comment, on cost recovery. We have no objection in principle to the coast guard recovering a portion of direct costs, but we have some questions about the value-added of overhead. This is not necessarily in the coast guard itself, but there are agencies such as the Transportation Safety Board and the national SAR secretariat, and we question what value we receive from them.

That's basically all I have to say, sir.

The Chairman: Thank you very much, Captain Martin, and thank you, gentlemen, for your comments to us today. We appreciate that and the report that you provided to the committee.

Mr. Guimond, do you have any questions?

Mr. Guimond: On the last comment you made about the coast guard, if I return to submission point 3, you mentioned that in principle B.C. Ferry Corporation is not averse to paying for its use of short-range navigation aids provided all beneficiaries pay on an equitable basis. The question is the term "equitable". I don't know if it has the same meaning in English, but equitable is an abstract notion. Abstract is not a good term, but something could be equitable for me and not equitable. . . How do we define what is an equitable basis?

[Traduction]

En ce qui concerne les inspections et l'observation des règles de sécurité, nous faisons actuellement l'objet de toute une série de contrôles et d'inspections de sécurité menés par la Garde côtière canadienne. Étant donné que la flotte de traversiers de la B.C. Ferry est surtout axée sur les passagers et l'accent que l'on met sur la sécurité depuis les désastres du *Herald(ro du Free Enterprise* et de l'*Estonia*, il est peu probable que cela change—et nous ne voudrions pas non plus que cela change.

Au point numéro 5 de notre mémoire, nous disons que la B.C. Ferry Corporation estime que toutes les enquêtes sur la sécurité des navires canadiens à passagers devraient continuer d'être effectuées par la Garde côtière canadienne et ne devraient pas être déléguées à des sociétés de classification ou à d'autres organismes.

Le point numéro 6 de notre mémoire concerne la participation au processus. Dernièrement, la Garde côtière canadienne a mis beaucoup l'accent sur le processus de consultation avec l'industrie et le rôle du Conseil consultatif du transport maritime. Malgré la taille et la portée de ses opérations, la B.C. Ferry Corporation ne participe pas officiellement au processus du Conseil consultatif du transport maritime. Nous estimons qu'il s'agit d'un oubli important étant donné la position que nous occupons dans le secteur maritime, non seulement en Colombie-Britannique, mais au Canada, et c'est une erreur qu'il faudrait corriger. Nous disons que la représentation actuelle de la côte Ouest et du secteur canadien de cabotage en général au sein du Conseil consultatif du transport maritime ne représente pas adéquatement les intérêts de la B.C. Ferry Corporation au moment où s'opèrent d'importants changements.

J'aimerais faire une dernière observation au sujet du recouvrement des coûts. Nous n'avons pas d'objections en principe à ce que la Garde côtière recouvre une partie des coûts directs, mais nous avons des questions au sujet de l'utilité des frais généraux. Ce n'est pas nécessairement la Garde côtière comme telle, mais il y a des organismes comme le Bureau de la sécurité des transports du Canada et le Secrétariat national de recherche et sauvetage, et nous nous demandons quelle valeur nous recevons de ces organismes.

Voilà essentiellement ce que j'avais à dire, monsieur.

Le président: Merci, beaucoup, capitaine Martin, et merci à vous, messieurs, de vos observations aujourd'hui. Nous vous remercions également du rapport que vous avez présenté au comité.

Monsieur Guimond, avez-vous des questions?

M. Guimond: En ce qui concerne la dernière observation que vous avez faites au sujet de la Garde côtière, si je retourne au point numéro 3 de votre mémoire, vous dites qu'en principe la B.C. Ferry Corporation ne serait pas opposée à payer pour utiliser les aides de navigation à courte portée pourvu que tous les bénéficiaires paient de façon équitable. Ma question porte sur le mot «équitable». Je ne sais pas si ce terme a la même signification en anglais, mais il s'agit d'une notion abstraite. Abstraite n'est peut-être pas le bon terme, mais quelque chose peut être équitable pour moi et peut ne pas l'être pour. . . Comment définissons-nous ce qui est équitable?

[Text]

[Translation]

• 1725

Capt Martin: I would suggest, and I defer to my colleague Mr. Brown on this, that "equitable" in this case means according to the use you get from the resource. We may very well use resources, lighthouses or navigation aids that are not really required. We use them because they're there. We would expect to be consulted as to whether or not these aids should be continued.

With regard to the use of the word "equitable", I understand your point. I'm at a loss to say anything further on that at the moment.

Mr. Guimond: The term I was looking for was "subjective". It's a subjective term.

A witness: Sorry, Mr. Chairman. I have nothing to offer. It's basically...

Mr. Guimond: Okay, thank you.

About the Marine Advisory Board, I want to understand why your corporation was not invited to join the MAB. What is your opinion about that?

Capt Martin: When the commissioner of the coast guard set up the Marine Advisory Board in the first place, the intent was to have a fairly small board of directors advising him as to general marine policy. We supported that concept because once you get beyond a certain mass of people, it's not really productive. However, the emphasis of the Marine Advisory Board has changed very recently to look at such things as the future role of VTS. We would like to be consulted on that.

When the board was set up at first, we didn't have any great objection to not being part of it because they were discussing very broad issues. The focus of the board has changed, and that's the reason for our basis that we would like to be consulted.

Mr. Guimond: The last thing is that I would like to congratulate your company. Last summer I took those ferries, particularly the brand-new one that started in May 1993, I think. It's a very good service and very good quality of service. As a person from Quebec, maybe we will have the same service between Îles-de-la-Madeleine and Souris, Prince Edward Island.

Mr. Gouk: Perhaps you could clear up one small point for me that's on the periphery of what you talked about. The people who work for the B.C. Ferry Corporation itself are marine employees working for a marine division of the provincial government. Your inland ferry operators are basically employees of the transport department, whose primary purpose of employment is not marine. Is that correct?

Mr. Rhodes: The employees of the British Columbia Ferry Corporation are not employees of the government. They are employees of the crown corporation. The employees associated with the Ministry of Transportation and Highways freshwater fleet are provincial government employees within that ministry's marine branch.

Capt Martin: Je dirais, et je m'en remets à mon collègue M. Brown sur cette question, que le terme équitable dans ce cas-ci signifie selon l'usage qu'on fait du service. Il se peut fort bien que nous utilisions des ressources, des phares ou des aides à la navigation qui ne sont pas vraiment nécessaires. Nous utilisons ces services parce qu'ils sont là. J'imagine qu'on nous consultera pour déterminer s'il faut ou non continuer à offrir de tels services.

En ce qui concerne le mot équitable, je comprends ce que vous voulez dire, mais je ne sais pas ce que je pourrais ajouter pour l'instant.

M. Guimond: Le terme que je cherchais était «subjectif». Il s'agit d'une notion subjective.

Une voix: Désolé, monsieur le président. Je n'ai rien à proposer. Il s'agit essentiellement...

M. Guimond: Très bien, merci.

En ce qui concerne le Conseil consultatif du transport maritime, je voudrais bien comprendre pourquoi votre corporation n'a pas été invitée à s'y joindre. Avez-vous une opinion sur la question?

Capt Martin: Lorsque le commissaire de la garde côtière a mis sur pied le Conseil consultatif du transport maritime, c'était dans l'intention d'avoir un petit conseil de directeurs pour le conseiller sur la politique maritime en général. Nous étions d'accord avec ce concept parce que, dès qu'on dépasse un certain nombre de membres, ce n'est vraiment pas productif. Cependant, tout récemment, le conseil a décidé de se pencher surtout sur des questions comme celle du rôle futur des services du transport maritime. Nous aimerions être consultés à ce sujet.

Lorsque ce Conseil a été mis sur pied, nous n'avions pas tellement d'objections à ce que nous n'en fassions pas partie car il discutait de questions très générales. L'orientation du conseil a changé, et c'est pourquoi nous disons que nous aimerions être consultés.

M. Guimond: En tout dernier lieu, j'aimerais vous féliciter votre société. L'été dernier, j'ai pris le traversier, plus particulièrement le tout nouveau qui a été mis en service en mai 1993, je crois. Votre société offre un très bon service, un service de très bonne qualité. Comme je suis du Québec, j'aimerais bien que nous ayons le même service entre les Îles-de-la-Madeleine et Souris, dans l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Gouk: Peut-être pourriez-vous éclaircir pour moi une petite question qui est à la périphérie de ce dont vous avez parlé. Les gens qui travaillent pour la B.C. Ferry Corporation comme telle sont des employés maritimes qui travaillent pour une division maritime du gouvernement provincial. Vos équipages des traversiers intérieurs sont essentiellement des employés du ministère des Transports et la principale raison d'être de leur emploi n'est pas maritime, n'est-ce pas?

M. Rhodes: Les employés de la British Columbia Ferry Corporation ne sont pas des employés du gouvernement. Ce sont des employés de la Société d'État. Les employés qui travaillent pour la flotte des traversiers d'eau douce du Ministry of Transportation and Highways sont des employés du gouvernement provincial qui travaillent à la Direction générale maritime du Ministère.

[Texte]

Mr. Gouk: So that's why they are that way and would likely have to stay that way.

Mr. Rhodes: Yes.

Mr. Gouk: That's all I have. It was a good presentation and we have everything we need, I think, to take your input into consideration.

Mr. Fontana: I have one question that relates to cost recovery in the coast guard. As you know, we only recover about 4% of \$450 million. The government obviously is strapped and is looking for ways of becoming much more efficient and effective and helping out the taxpayer a little bit.

• 1730

Some of the services. . . and I know you go on at great length when you talk about the coast guard. I appreciate that, and I too want to compliment your organization. But what you're essentially saying is strip the coast guard down to essential services. Then if the coast guard should exist to do certain things and not other things, you don't mind paying your fair share of those essential services. Is that the bottom line?

Mr. Martin: I could just confirm this corporation's support for its working relationship with the coast guard. It has been exceptional. It is our view that they significantly add value and fulfil their mandate on behalf of all Canadians in the area of ship safety, design, etc.

It is our view also that public agencies, such as the B.C. Ferry Corporation and Canadian Coast Guard, have to move to a point of self-sufficiency, have to begin to be more effective in their cost recovery. The critical element is planning it over a reasonable period and ensuring the base from which that revenue is derived is openly and fairly, equitably, derived, as difficult as that is.

So we're supportive of its core functions. We're very much supportive of its regional offices. We're supportive of the direction in cost recovery.

Mr. Fontana: I don't see in your book of figures. . . Perhaps you know. What do you get charged now by the coast guard on a cost-recovery basis?

Mr. Glen Brown (Vice-President, Finance, British Columbia Ferry Corporation): The figure we paid last year, or in the last twelve months, is about \$125,000.

Mr. Fontana: That's all? And you're prepared to pay more, of course, based on what you just said.

Mr. Brown: On an equitable—

Mr. Fontana: Those are very key words.

A witness: They're words well understood by Mr. Young.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for your very subjective report. We appreciate it. Mr. Rhodes, Mr. Brown, Mr. Martin, thank you for your submission.

[Traduction]

M. Gouk: C'est donc la raison pour laquelle ce sont des employés du gouvernement et qu'ils devront sans doute demeurer des employés du gouvernement.

M. Rhodes: Oui.

M. Gouk: Je n'ai pas d'autres questions. Vous nous avez présenté un bon exposé et je pense que nous avons tous les éléments d'information nécessaires pour tenir compte de vos recommandations.

M. Fontana: J'aimerais poser une question concernant le recouvrement des coûts par la Garde côtière. Comme vous le savez, nous ne recouvrons qu'environ 4 p. 100 de 450 millions de dollars. Naturellement, le gouvernement manque d'argent et cherche une façon de rentabiliser et d'aider un peu le contribuable.

Certains des services. . . et je sais que vous avez de très bonnes choses à dire lorsque vous parlez de la Garde côtière. Je vous en remercie et, moi aussi, je tiens à féliciter votre organisation. Mais ce que vous dites essentiellement, c'est que la Garde côtière ne devrait offrir que les services essentiels et que si elle existe pour faire certaines choses et pas d'autres, vous ne voyez pas d'inconvénient à payer votre juste part de ces services essentiels. Est-ce bien votre position?

M. Martin: J'aimerais tout simplement confirmer que notre organisation a toujours eu d'excellents rapports de travail avec la Garde côtière. Ces rapports ont été exceptionnels. Nous sommes d'avis que la Garde côtière fait un travail précieux et remplit son mandat au nom de tous les Canadiens dans le domaine de la sécurité des navires, de la conception, etc.

Nous sommes d'avis également que les organismes publics, notamment la B.C. Ferry Corporation et la Garde côtière canadienne, doivent arriver à l'autosuffisance, doivent commencer à être plus efficaces sur le plan du recouvrement des coûts. Le plus important consiste à planifier tout cela sur une période raisonnable et à s'assurer que la base à partir de laquelle on va chercher ce revenu est juste et équitable, même si c'est difficile.

Nous appuyons donc ses principales fonctions. Nous appuyons ses bureaux régionaux. Nous appuyons le recouvrement des coûts.

M. Fontana: Je ne vois pas dans votre livre de chiffres. . . Vous le savez peut-être. Combien vous demande la garde côtière à l'heure actuelle au titre du recouvrement des coûts?

M. Glen Brown (vice-président, Finances, British Columbia Ferry Corporation): L'an dernier, ou au cours des 12 derniers mois, nous avons payé environ 125 000\$.

M. Fontana: C'est tout? Et vous êtes prêt à payer davantage, naturellement, d'après ce que vous venez de dire.

M. Brown: De façon équitable. . .

M. Fontana: Ce sont les mots clés.

Un témoin: Ce sont des mots que comprend bien M. Young.

Le président: Merci beaucoup, messieurs, de ce rapport très subjectif. Monsieur Rhodes, monsieur Brown, monsieur Martin, merci de votre exposé.

[Text]

We now welcome the representatives of the North Fraser Harbour Commission.

Gentlemen, welcome. If the spokesmen want to introduce themselves, we can begin with the presentation.

Mr. David L. Silver (Chairman, North Fraser Harbour Commission): Good afternoon. My name is David Silver, and I'm the chair of the North Fraser Harbour Commission.

Mr. Chairman, committee members, I'd like to thank you for the opportunity for the North Fraser Harbour Commission to make this presentation before you today.

Both Mr. Colquhoun and I are novices at appearing before this type of standing committee, so we have given ourselves a fast learning curve while sitting here throughout the earlier presentations. We felt our presentation should emphasize what the harbour commission should represent. With this in mind, we feel the North Fraser Harbour Commission demonstrates the government's intent when it formed harbour commissions. Today harbour commissions in general are considered the stars of the port system.

Mr. George Colquhoun, who is the general manager and chief executive officer of the North Fraser Harbour Commission, will be delivering our presentation this afternoon.

Mr. George Colquhoun (General Manager and Chief Executive Officer, North Fraser Harbour Commission): The North Fraser Harbour Commission is pleased to have this opportunity to present our brief to the Standing Committee on Transport during its comprehensive review of Canadian marine policy.

I'll tell you up front that before the development of our brief we consulted with our colleagues in all the other harbour commissions, and we found many areas of mutual concern as well as agreement on the methods to alleviate these concerns. While we speak only for the North Fraser Harbour Commission, I can state with confidence that the other harbour commissions are in agreement with many of the conclusions and recommendations contained in our brief.

In researching material for this brief, we found harbour commissions to be a unique form of administration in the federal system. Harbour commissions operate autonomously within their own economic and political environment. They achieve a happy and successful marriage of free enterprise initiative with public accountability. Harbour commissions are public trusts that are directed by appointees of two levels of government, federal and municipal, with each appointee governed by his or her oath of office to work in the best interest of the harbour. Harbour commissions have been granted the exclusive right to organize and operate harbour services within their key geographic location, which has been deemed vital to Canada's domestic or foreign trade or to a region's economic well-being.

[Translation]

Nous allons maintenant accueillir les représentants de la Commission du havre de North-Fraser.

Bienvenue, messieurs. Je demanderais aux porte-parole de bien vouloir se présenter et de nous faire ensuite leur exposé.

M. David L. Silver (président, Commission du havre de North-Fraser): Bonjour. Je m'appelle David Silver et je suis président de la Commission du havre de North-Fraser.

Monsieur le président, membres du comité, je tiens à vous remercier de l'occasion qui est donnée à la Commission du havre de North-Fraser de s'exprimer ici devant votre comité aujourd'hui.

M. Colquhoun et moi-même sommes des novices en ce sens que nous n'avons jamais comparu devant ce genre de comité permanent, de sorte que nous avons écouté attentivement les témoins qui nous ont précédés pour essayer d'acquérir rapidement un peu d'expérience. Nous avons pensé que, dans notre exposé, nous devrions mettre l'accent sur ce que représente la Commission du havre. Cela étant dit, nous estimons que la Commission du havre de North-Fraser démontre l'intention du gouvernement lorsqu'il a mis sur pied ces commissions. Aujourd'hui, ces commissions sont généralement considérées comme les vedettes du réseau portuaire.

M. George Colquhoun, qui est président directeur-général de la Commission du havre de North-Fraser, vous présentera notre exposé cet après-midi.

M. George Colquhoun (président directeur-général, Commission du havre de North-Fraser): La Commission du havre de North-Fraser est heureuse d'avoir l'occasion de venir présenter son mémoire au Comité permanent des transports qui fait une étude détaillée de la politique maritime canadienne.

Je vous dirai tout de suite qu'avant de rédiger notre mémoire, nous avons consulté nos collègues de toutes les autres commissions et avons constaté que nous étions tous préoccupés par des questions communes et que nous étions d'accord sur la façon d'alléger ces préoccupations. Bien que nous ne parlions ici qu'au nom de la Commission du havre de North-Fraser, je peux dire avec confiance que les autres commissions sont d'accord avec bon nombre des conclusions et des recommandations contenues dans notre mémoire.

Lorsque nous avons fait des recherches en vue de préparer notre mémoire, nous avons constaté que les commissions portuaires étaient une structure administrative singulière dans le système fédéral. Les commissions portuaires fonctionnent de façon autonome dans leur propre environnement économique et politique. Elles réussissent à allier avec succès l'initiative de la libre entreprise et la responsabilité publique. Les commissions portuaires sont des fiducies publiques dirigées par des représentants nommés par le gouvernement fédéral et les administrations municipales, et chacune de ces personnes qui a été nommée est tenue de par son serment d'office de travailler dans le meilleur intérêt du havre. Les commissions portuaires ont reçu le droit exclusif d'organiser et d'exploiter des services portuaires à l'endroit géographique où elles se trouvent, services qui ont été jugés comme étant essentiels au commerce intérieur ou étranger du Canada ou au bien-être économique d'une région.

[Texte]

[Traduction]

• 1735

Within the Harbour Commissions Act, there is both extensive power granted to a harbour commission and a corresponding accountability to the Minister of Transport, hence to the people of Canada. Within the Canadian port systems, harbour commissions have the greatest ability to interact with and respond to provincial, regional and local concerns.

There is a common thread binding all Canadian harbours and ports: the national ports policy, which enunciates a common set of objectives. While the current legislative structure grants a great deal of autonomy to harbour commissions and the national ports policy clearly states the goals and objectives for Canadian ports, cumbersome administrative structures and procedures have weakened the ability of ports, whether harbour commissions or local port corporations, to respond in a time-sensitive fashion.

We believe that within the governing acts, there exists the ability to overcome these problems through administrative changes that could be accomplished by ministerial directives or an Order in Council. Therefore, we see no reason to make legislative changes.

We offer recommendations for changes in the way the Harbour Commissions Act is administered. These recommended administrative changes suggest the reporting relationships between the federal government and harbours and ports would be altered. However, we also believe that harbours and ports are the domain of the federal government and therefore should report to the Minister of Transport. This could be accomplished through a ports desk, such as that currently provided to harbour commissions by the harbours and ports directorate, but perhaps manned at an assistant deputy minister level.

While he has never done so, the Minister of Transport has the ability to require harbour commissions to pay surplus funds to the Receiver General. A more effective approach is a dividend policy that recognizes the need to retire debt and amortize assets over a reasonable period. We recognize the government's need to reduce Canada's deficit and are aware that this may mean the transferral of long-standing government programs, such as channel-maintenance dredging to jurisdictional harbours such as the north Fraser. We feel it's important for the Canadian Coast Guard to develop a comprehensive package with regional sensitivities and not to deal with issues on a piecemeal basis.

Finally, our view of inequities between Canadian ports and harbours is that this issue shrinks in comparison with the inequities between Canadian harbours and ports and U.S. ports, at least those in the state of Washington. We believe Canadian harbours and ports should be aligned to the U.S. system.

We conclude that within the present Canadian port system, harbour commissions have the greatest ability to operate successful autonomous commercial enterprises that are accountable to the public through the federal government.

La Loi sur les commissions de port accorde à la fois un vaste pouvoir à une commission portuaire et une responsabilité correspondante devant le ministre des Transports, donc de la population du Canada. Au sein des réseaux portuaires canadiens, ce sont les commissions portuaires qui sont les plus capables de réagir aux préoccupations provinciales, régionales et locales.

Il y a un point commun qui lie tous les ports et havres canadiens: c'est la politique nationale sur les ports, qui énonce une série commune d'objectifs. Alors que la structure législative actuelle accorde une grande autonomie aux commissions portuaires et que la politique nationale sur les ports énonce clairement les buts et objectifs pour les ports canadiens, de lourdes structures et procédures administratives ont affaibli la capacité des ports, qu'il s'agisse des commissions portuaires ou des corporations portuaires locales, à réagir de façon opportune.

Nous croyons que dans le cadre des lois qui les régissent, il est possible de surmonter ces problèmes en apportant des changements administratifs par le biais de directives ministérielles ou de décrets. Par conséquent, nous ne voyons aucune raison d'apporter des changements législatifs.

Nous recommandons certains changements dans la façon dont la Loi sur les commissions de ports est administrée. Ces changements administratifs que nous recommandons modifieraient les rapports hiérarchiques entre le gouvernement fédéral et les havres et les ports. Cependant, nous croyons également que les havres et les ports sont de compétence fédérale et devraient par conséquent relever du ministre fédéral des Transports. Cela pourrait être possible grâce à un Service central des ports, comme celui qui est offert à l'heure actuelle aux commissions portuaires par la Direction générale des havres et des ports, mais c'est peut-être un sous-ministre adjoint qui devrait le diriger.

Bien qu'il ne l'ai jamais fait, le ministre des Transports a la capacité d'exiger des commissions portuaires qu'elles versent leurs fonds excédentaires au Receveur général. Une approche plus efficace serait une politique de versement de dividendes reconnaissant la nécessité de rembourser la dette et d'amortir les actifs sur une période raisonnable. Nous reconnaissons que le gouvernement doit réduire son déficit et nous savons que cela signifie le transfert de programmes gouvernementaux existant de longue date, notamment le dragage d'entretien des chenaux à des ports comme celui de North Fraser. Nous estimons qu'il est important pour la Garde côtière canadienne d'élaborer des propositions globales en tenant compte des besoins régionaux et de ne pas essayer de régler les problèmes au coup par coup.

Enfin, pour ce qui est des inégalités entre les ports et les havres canadiens, nous sommes d'avis que ce problème n'est rien par rapport aux inégalités entre les ports et les havres canadiens et les ports américains, du moins ceux qui se trouvent dans l'État de Washington. Nous sommes d'avis que les ports et les havres canadiens devraient être alignés sur ceux du système américain.

Pour conclure, au sein du réseau portuaire canadien actuel, les commissions portuaires sont les mieux placées pour exploiter avec succès des entreprises commerciales autonomes qui sont responsables devant la population par l'intermédiaire du

[Text]

Within the present Canadian port systems, harbour commissions have the greatest ability to interact with and respond to provincial, regional and local concerns. The North Fraser Harbour Commission, which is an autonomous, self-sufficient, not-for-profit, customer-oriented organization, demonstrates the federal government's intention of what a harbour commission should be.

The common goal for all Canadian ports is to be effective, efficient and to work with each other and other modes of transport for the good of Canada. These goals are clearly stated in the current legislative structure in the form of the national ports policy.

The problems experienced by local port corporations, and to a lesser degree by harbour commissions, in achieving the level of autonomy contemplated under their respective acts and thereby responding to market conditions and or opportunities for commercial enhancement, result from cumbersome administrative structures and procedures that have been developed to implement the legislation.

There exists within the governing acts the ability to overcome these problems through administrative changes accomplished by ministerial directives, Orders in Council, and therefore we see no reason to make major legislative changes.

This might mean allowing harbour commissions to enter into leases on federal crown land for up to 20 years without ministerial approval, allowing harbour commissions to promulgate their own administrative bylaws, regulations for the imposition and collection of rates at the commissions' facilities, and the right to grant remissions, etc., as the market determines and operating regulations as they pertain to operations regarding the commissions' facilities.

Provide the commission with the authority to invest in transportation material-handling ventures, including common-share ownership of joint ventures with the private sector. Remove the cumbersome process of obtaining GIC approval for commissions to borrow on financial markets, particularly when no government guarantees are required. Allow harbour commissions to enter into arrangements with companies that are related to transporting cargoes or passengers for the facilitating of traffic to or from or within the limits of the harbour.

All of those things are actually contained in the Harbour Commissions Act, but the bureaucracy has got in the way of us doing them in any timely fashion.

We believe you should establish a ports desk such as that provided to harbour commissions by the harbours and ports directorate and, as I said previously, at the level of the assistant deputy minister.

[Translation]

gouvernement fédéral. Au sein du réseau portuaire canadien actuel, les commissions portuaires sont les mieux placées pour réagir aux préoccupations provinciales, régionales et locales. La Commission du havre de North Fraser est un organisme autonome, indépendant, à but non lucratif et axé sur le service à la clientèle, qui traduit de façon exemplaire l'intention du gouvernement fédéral en créant les commissions portuaires.

L'objectif commun assigné à tous les ports canadiens est d'être efficaces, efficaces et de travailler les uns avec les autres et avec les autres modes de transport pour le bien du Canada. Ces objectifs sont clairement énoncés dans la structure législative actuelle, soit la politique nationale sur les ports.

Les problèmes que connaissent les corporations portuaires locales et, dans une moindre mesure, les commissions portuaires pour arriver au niveau d'autonomie prévu dans leur loi respective et ainsi répondre aux conditions du marché ou aux possibilités d'amélioration commerciale sont causés par la lourdeur des structures et procédures administratives qui ont été créées pour mettre en oeuvre la loi.

Les lois qui les régissent à l'heure actuelle permettent de surmonter ces problèmes grâce à des changements administratifs apportés par des directives ministérielles, des décrets, et par conséquent nous ne voyons aucune raison pour faire des changements législatifs majeurs.

Il faudrait peut-être permettre aux commissions portuaires de louer à bail des terres de la Couronne fédérale pour une période maximale de 20 ans sans approbation ministérielle, permettre aux commissions portuaires de promulguer leurs propres règlements administratifs pour l'imposition et la perception de droits aux usagers et le droit d'accorder des remises etc, en fonction du marché et d'édicter des règlements d'exploitation de leurs installations.

Il faudrait donner aux commissions le pouvoir d'investir dans des entreprises de manutention, notamment dans des actions ordinaires d'entreprise créées en co-participation avec le secteur privé. Éliminer le lourd processus de l'approbation du gouverneur en conseil pour que les commissions puissent emprunter sur les marchés financiers, particulièrement lorsque aucune garantie gouvernementale n'est nécessaire. Permettre aux commissions portuaires de conclure des ententes avec des sociétés qui s'occupent du transport de marchandises ou de passagers afin de faciliter le trafic à partir du port, en direction du port ou dans les limites de ce dernier.

Toutes ces choses se trouvent en fait dans la Loi sur les commissions de ports, mais la bureaucratie nous a empêché de faire tout cela de façon opportune.

Nous croyons que vous devriez établir un service central comme celui qui est offert aux commissions portuaires par la Direction générale des ports et des havres et, comme je l'ai dit précédemment, ce bureau serait dirigé par un sous-ministre adjoint.

[Texte]

We believe you should replace the requirement that yearly surplus funds be paid to the Receiver General by a dividend policy that provides for a more certain financial environment, but that also recognizes the need to plan for development and to retire debt and amortize assets over a reasonable period.

We believe the coast guard should plan and negotiate the transfer or downloading of its programs within each harbour's current and future financial ability to take on these programs.

Finally, we believe Canada should recognize the inequities between the U.S. and Canada with respect to payments of property taxes or grants in lieu of taxes and allow Canadian ports to align to the U.S. system.

The Chairman: Gentlemen, for a couple of novices, as you've called yourselves, full marks for a clear, concise, and highly professional presentation. We wish they were all this clear, concise, and short. Thank you.

Mr. Guimond.

Mr. Guimond: I pass.

The Chairman: Mr. Gouk.

Mr. Gouk: You seem to be in favour of retaining the government association, yet virtually a powerless federal government in terms of interfering with your operation. What is the advantage of maintaining the relationship with the federal government?

Mr. Colquhoun: From my perspective, it gets back to the basic right of navigation, and that's a common law right that goes way back in time. I believe that it is within the federal government's right to control and maintain that right of shipping and navigation so that it's never deteriorated and it's always there for all people. I'm not talking just about people who ship things in cargo ships and that kind of thing; I'm talking about the guy in a canoe, too, in my case.

Mr. Gouk: Okay, but while doing this, you want them to do it in such a way that they have no real interference with you at all, so basically you're fully autonomous from the federal government in running your operation.

Mr. Colquhoun: We're autonomous once we get the go from that ports desk, who is presenting the minister. After that, when we've got that go, with our planning, with all the things we want to do, yes, we're autonomous and should be able to go. But they have that check, and they should have it. It would help to avoid duplication in a lot of cases.

Mr. Gouk: When you talk about inequity between Canadian and U.S. ports as it relates primarily to taxes and so on, are you of the mind that you would continue to pay relative to the amount you pay now but you simply want an assurance that it won't go into a different structure, or do you want to pay less than you're currently paying?

[Traduction]

Nous croyons que vous devriez remplacer l'obligation de verser les fonds excédentaires annuels au receveur général par une politique de versement de dividendes qui assurerait un environnement financier plus sûr, et reconnaîtrait également la nécessité de planifier le développement, d'éliminer la dette et d'amortir les actifs sur une période raisonnable.

Nous croyons que la Garde côtière devrait planifier et négocier le transfert de ses programmes en tenant compte de la capacité financière actuelle et future de chaque havre de les prendre en charge.

Enfin, nous croyons que le Canada devrait reconnaître les inégalités entre les États-Unis et le Canada relativement au versement de taxes foncières ou de subventions tenant lieu de taxes et permettre aux ports canadiens de s'aligner sur le système américain.

Le président: Messieurs, vous avez dit que vous étiez des novices, mais je dois vous féliciter de cet exposé tout à fait clair, concis et très professionnel. J'aimerais bien que tous les exposés soient aussi clairs concis et courts. Merci.

Monsieur Guimond, c'est à vous.

M. Guimond: Je passe.

Le président: Monsieur Gouk.

M. Gouk: Vous semblez être en faveur de garder la tutelle gouvernementale, pourtant ce serait pratiquement une tutelle fédérale sans pouvoir d'intervention dans ce que vous faites. Quel est l'avantage de maintenir un rapport avec le gouvernement fédéral?

M. Colquhoun: Pour moi, cela revient au droit fondamental de naviguer, et c'est un droit très ancien en common law. Je crois que le gouvernement fédéral a le droit de contrôler et de maintenir ce droit de navigation de façon à ce qu'il ne se détériore jamais et qu'il soit toujours là pour tout le monde. Je ne parle pas seulement des gens qui expédient des marchandises par navire et ce genre de chose; je parle ici également du gars qui est dans un canot.

M. Gouk: Très bien, mais vous voulez en même temps que le gouvernement le fasse sans vraiment intervenir dans ce que vous faites, de sorte que vous puissiez diriger votre opération de façon pleinement autonome par rapport au gouvernement fédéral.

M. Colquhoun: Nous sommes autonomes dès que nous recevons le feu vert du service central qui représente le ministre. Après cela, lorsque nous avons reçu le feu vert, pour ce qui est de notre planification, tout ce que nous voulons faire, oui, nous sommes autonomes et avons les mains libres. Mais le gouvernement fédéral a ce contrôle, et doit l'avoir. Il évite le double emploi dans bien des cas.

M. Gouk: Lorsque vous parlez de l'inégalité entre les ports canadiens et américains pour ce qui est surtout des taxes etc, êtes-vous d'avis que vous devriez continuer à payer à peu près le montant qu'à l'heure actuelle, mais à une instance différente, ou voulez-vous tout simplement payer moins que ce que vous payez à l'heure actuelle?

[Text]

[Translation]

• 1745

I realize I shouldn't ask what you would like to pay. What would you propose to pay under the model you're projecting?

Mr. Colquhoun: We might be mixing two things, I'm not sure. The minister has the right to call harbour commission surpluses, although he has never done that. We recognize there are dividends paid by other ports. They aren't currently paid by harbour commissions.

Mr. Gouk: I mean when you're talking in terms of property taxes.

Mr. Colquhoun: Harbour commissions do not directly pay property taxes.

Mr. Gouk: Do you pay grants in lieu of taxes?

Mr. Colquhoun: No, but we pay for direct services in some instances; a fee for service, if you like. Our colleagues at the Fraser River Harbour Commission pay a port infrastructure fee. It is somewhat like a property tax or a municipal charge. We certainly make a lot of contributions to municipalities to help them out with waterfront parks and those kinds of things.

We did a study a while ago and determined we're actually paying out more to municipalities than they would receive in taxes, as far as the North Fraser Harbour Commission is concerned.

Mr. Gouk: But you want to stay with the present system and not go to a tax system.

Mr. Colquhoun: We'd like to get it neutral somehow. We wouldn't want to start having to pay property taxes. When I say that, I speak of ports in general. We see an inequity where ports like the Port of Seattle and the Port of Tacoma actually collect taxes.

Mr. Jordan: Mr. Colquhoun, do you receive some subsidy in the North Fraser Harbour Commission from the federal government now?

Mr. Colquhoun: No, but it does pay for channel maintenance dredging, as it does in all other harbours that require dredging. It would be the same as ice-breaking.

Mr. Jordan: If you could visualize operating independently of the government, or more at arm's length than you are now, which is what you might want to do, could you take on that expenditure?

Mr. Colquhoun: We could take it on if it was developed into a program. If it was dumped on us at once, it would be difficult, but if we were eased into it we could take on our share.

Mr. Jordan: Would you then show a profit?

Mr. Colquhoun: Yes, sir.

Mr. Jordan: There is a motive there to be profitable.

Mr. Colquhoun: Yes, sir. Harbour commissions have to be profitable.

Mr. Jordan: If you are profitable, I suppose it could reflect on the costs of those who would use the harbour and relate into their using the harbour at a more economical price.

Je sais bien que je ne devrais pas vous demander ce que vous voudriez payer. Qu'est-ce que vous voudriez payer? Qu'est-ce que vous voudriez payer dans le modèle que vous proposez?

M. Colquhoun: On fait peut-être l'amalgame de deux choses, je ne sais pas. Le ministre a le droit d'exiger le paiement de l'excédent de la commission portuaire, même s'il ne l'a jamais fait. Nous savons que d'autres ports versent des dividendes. Actuellement, ce n'est pas le cas pour les commissions portuaires.

M. Gouk: Non, je parle des impôts fonciers.

M. Colquhoun: Les commissions portuaires ne paient pas directement d'impôts fonciers.

M. Gouk: Payez-vous des subventions en remplacement des taxes?

M. Colquhoun: Non, mais nous payons pour des services directs dans certains cas—une sorte de rémunération des services. Nos collègues de la Commission du havre de North-Fraser acquittent un droit d'infrastructure portuaire. C'est une sorte d'impôt foncier ou de redevance municipale. Chose certaine, nous faisons de nombreuses contributions aux municipalités pour les aider à financer des parcs riverains et autres choses de ce genre.

Nous avons fait une étude il y a quelque temps et conclu qu'en fait nous versons plus aux municipalités que ce qu'elles recevraient sous forme de taxes, en tout cas c'est le cas de la Commission du havre North-Fraser.

M. Gouk: Mais vous voulez quand même conserver le régime actuel et non pas être assujéti à l'impôt.

M. Colquhoun: Nous voulons que l'effort financier reste le même. Nous ne voudrions pas commencer à payer l'impôt foncier. Je parle ici des ports en général. Il y a une injustice en ce sens que les ports comme celui de Seattle ou de Tacoma, eux, prélèvent des taxes.

M. Jordan: Monsieur Colquhoun, est-ce que la Commission du havre de North-Fraser reçoit actuellement des subventions du gouvernement fédéral?

M. Colquhoun: Non, mais celui-ci finance le dragage d'entretien de tous les ports qui en ont besoin. Il assure aussi le déglacage.

M. Jordan: Si vous ne dépendiez plus du gouvernement, ou en tout cas moins, pourriez-vous assumer cette dépense?

M. Colquhoun: Oui, si une transition était ménagée. Du jour au lendemain, ce serait difficile, mais si les choses étaient préparées, nous pourrions faire notre part.

M. Jordan: Accuseriez-vous un bénéfice?

M. Colquhoun: Oui.

M. Jordan: C'est donc une incitation à réaliser des bénéfices.

M. Colquhoun: Oui. Les commissions portuaires doivent dégager des profits.

M. Jordan: Dans ce cas, cela pourrait avoir un effet sur les coûts des utilisateurs, qui pourraient bénéficier d'une baisse.

[Texte]

Mr. Colquhoun: That's correct, sir.

Mrs. Terrana: What area is covered by the North Fraser Harbour Commission?

Mr. Colquhoun: The North Fraser Harbour Commission is at the west end of the Fraser River. The jurisdictional boundaries are from Point Grey at UBC, up river to New Westminster, and the middle arm goes south down around the airport. It's about 60 kilometres.

Mrs. Terrana: You have to include Wreck Beach.

Mr. Colquhoun: Yes.

Mrs. Terrana: That's why you have never offered me a cruise, right?

Mr. Colquhoun: You're welcome any time. Wait for the summer.

Mrs. Terrana: Yes, I know.

How are you doing financially?

Mr. Colquhoun: Financially we're doing very well for the size of our port. We will show a surplus of about 10% of our revenues for 1994, which is about \$400,000. Our gross revenues are in the neighbourhood of \$4 million a year.

Mrs. Terrana: You are in the black.

Mr. Colquhoun: Yes.

Mrs. Terrana: Your brief mentions a ports desk. I would like you to elaborate a bit more on what you are proposing. Are you proposing that all of the ports would become harbour commissions? Are you proposing to have one system for everybody?

Mr. Colquhoun: No. We see nothing wrong with ports such as Vancouver becoming harbour commissions, provided the administrative changes we have suggested today can be made. They do affect the ability of any port to operate in a commercial sense to the degree we would like to.

• 1750

When I say "ports desk", I am referring to the harbour commission's report currently going through the harbour and ports directorate—that's the directorate that's handling all those little ports the government's probably looking to find a way out of right now—to the minister. They provide us with advice. I'm not sure of the size of that directorate as far as manpower goes. We use perhaps six people in that directorate for advice.

The Chairman: Mr. Colquhoun, Mr. Silver, thank you very much for your presentation.

Next, colleagues, are the representatives of the Fraser River Harbour Commission: Mike Jones, chairman of the Fraser River Harbour Commission; and Rick Pearce, the port manager.

At the outset, I just want to express the committee's appreciation for the generosity and the hospitality these gentleman showed our committee members, taking the time yesterday, on a Sunday, their day of rest, to show us all some of the infrastructure of the port in which the commissioners take such great pride. We thank you for that, and it's good to see you all again.

[Traduction]

M. Colquhoun: Oui.

Mme Terrana: Quel est le territoire de la Commission du havre de North-Fraser?

M. Colquhoun: Son territoire est situé à l'extrémité ouest du Fleuve Fraser. Il commence à la pointe Grey, à l'Université de la Colombie-Britannique, remonte le fleuve jusqu'à New Westminster tandis que le bras intermédiaire du fleuve va vers le sud et contourne l'aéroport. Cela fait 60 kilomètres.

Mme Terrana: Cela comprend Wreck Beach.

M. Colquhoun: Oui.

Mme Terrana: C'est la raison pour laquelle vous ne m'avez jamais offert une croisière, n'est-ce pas?

M. Colquhoun: Vous êtes la bienvenue quand vous voudrez. Attendez l'été.

Mme Terrana: Oui, je sais.

Comment vous débrouillez-vous financièrement?

M. Colquhoun: Financièrement, nous nous débrouillons très bien vue notre taille. Nous allons afficher un excédent d'environ 10 p. 100 de nos recettes en 1994, c'est-à-dire environ 400 000\$. Nos recettes brutes tournent autour de 4 millions de dollars par année.

Mme Terrana: Vous êtes donc en situation bénéficiaire.

M. Colquhoun: Oui.

Mme Terrana: Dans votre mémoire, vous parlez d'un bureau des ports. J'aimerais que vous développiez un peu l'idée que vous proposez. Suggérez-vous de transformer tous les ports en commission portuaire? Voulez-vous qu'il n'y ait qu'un seul système pour tous?

M. Colquhoun: Non. Nous n'avons rien à redire contre la transformation du port de Vancouver en commission portuaire, pourvu que soient apportés les changements administratifs dont nous avons parlé. Ces considérations permettraient au port d'être exploité de façon commerciale dans la mesure où nous le souhaitons.

Quand je parle d'un bureau des ports, je fais allusion au rapport sur les commissions portuaires qui circule actuellement à la Direction des havres et ports—c'est le service qui s'occupe de tous les petits ports dont le gouvernement cherche probablement à se départir actuellement—et qui est destiné au ministre. C'est la Direction qui nous conseille. J'ignore quel est son effectif; quant à nous, nous nous adressons à six personnes environ dans ce service.

Le président: Monsieur Colquhoun, monsieur Silver, je vous remercie beaucoup de votre exposé.

Chers collègues, nous entendrons maintenant les représentants de la Commission du havre du Fraser, M. Mike Jones, commissaire, et M. Rick Pearce, directeur du port.

En guise d'introduction, je tiens à exprimer la gratitude du Comité pour la générosité et l'hospitalité que ces deux personnes ont manifesté à l'endroit des membres du Comité. En effet, ils ont consacré leur journée d'hier, dimanche, leur jour de repos, à nous faire visiter une partie de l'infrastructure du port dont les commissaires tirent une grande fierté. Nous vous en remercions. Nous sommes heureux de vous revoir.

[Text]

Please go ahead with your presentation.

Mr. Mike Jones (Chairman, Fraser River Harbour Commission): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. It's great to see you again as well. It's a great pleasure for me to represent today the most historic port and navigational channel on the west coast of Canada.

The Fraser River is British Columbia's historic transportation route. In years past it served explorers, settlers, and early entrepreneurs. Today the Fraser River serves the industrial heartland of this province. It's also a major international gateway to the rest of Canada, and the river's future, like its past, is filled with promise and potential. The past and future of Fraser Port are just as exciting.

Mr. Chairman, the Fraser River Harbour Commission is better known worldwide as Fraser Port, and we use those two terms interchangeably. As chair of the Fraser River Harbour Commission, I'm proud to say we are a model of intergovernmental cooperation. While we derive our power from a federal statute, the other levels of government play important parts in our activities.

The provincial government own 25% of the harbour we administer. At the local level there are nine municipalities embraced within Fraser Port's jurisdiction. Those nine municipal governments are directly represented on the commission. They appoint two of the five commissioners. The mayors and councils of those municipalities have been the port's most determined salespeople. When our interests are challenged, it has been mayors and municipalities who have spoken out most strongly.

In fact, two years ago, when there was fresh speculation that Fraser Port might be merged with the Port of Vancouver, we were most heartened by the support that erupted and by the resolutions that were passed by these cities and municipal councils. The intensity of their feelings in support of our goals was an all too rare expression in favour of the federal government.

Those community leaders also made a clear statement that the Fraser River Harbour Commission serves a distinct geographic and economic community and does it to their satisfaction. All the municipalities of our region are rapidly changing and growing communities and they take a keen interest in the port because they recognize our symbiotic relationships. In the same vein, they see a strong correlation between regional and national economic activity and well-being.

I understand their feelings, their beliefs, and their vision. Indeed, I share them. I'm the former municipal manager of what is now the City of Surrey. That city will become the gateway city to the Fraser Valley. Provincial government planners say Surrey will be the second- or third-largest city in western Canada within twenty years. Together with another municipal commissioner, I have the honour to represent all nine municipalities, as well as the federal interest, on this commission.

[Translation]

Je vous cède la parole.

M. Mike Jones (commissaire du havre du Fraser): Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité. Je suis ravi moi aussi de vous revoir. C'est un grand honneur pour moi aujourd'hui de comparaître à titre de représentant du port et de la voie de navigations la plus chargée d'histoire de la côte Ouest du Canada.

Le fleuve Fraser a de tout temps été la voie de communication de la Colombie-Britannique. Par le passé, le fleuve était emprunté par les explorateurs, les colons et premiers entrepreneurs. Aujourd'hui, le Fraser est au service de l'arrière pays industriel de la province. Pour les étrangers, il marque la voie d'accès au reste du pays. L'avenir du fleuve est plein de promesses et de potentiel, à l'égal de son illustre passé. Le passé et l'avenir du port du Fraser sont tout aussi passionnants.

Monsieur le président, la Commission du havre du Fraser est mieux connue dans le monde sous le nom du port du Fraser. Nous employons les deux termes indistinctement. À titre de commissaire du havre du Fraser, je suis fier de dire que nous sommes un modèle de collaboration intergouvernementale. Même si nos pouvoirs découlent d'une loi fédérale, les autres ordres de gouvernement jouent un rôle important dans notre activité.

En effet, le gouvernement provincial est propriétaire à 25 p. 100 du port que nous administrons. À l'échelon local, il y a neuf municipalités dans le territoire du port du Fraser. Les neuf administrations sont représentées directement à la commission. Elles désignent deux des cinq commissaires. Les maires et les conseils municipaux de ces villes sont les plus ardents défenseurs du port. Lorsque nos intérêts ont été menacés, ce sont les maires et les municipalités qui se sont portés à notre défense.

En effet, il y a deux ans, lorsque le bruit courait que le port du Fraser pourrait fusionner avec celui de Vancouver, nous avons été énormément encouragés par les manifestations de soutien et les résolutions de ces villes et de ces conseils municipaux. Leurs intenses manifestations d'appui constituent un exemple, hélas trop rare, de soutien au gouvernement fédéral.

Ces notables ont également bien fait comprendre que la commission dessert à leur satisfaction une collectivité géographique et économique distincte. Toutes les municipalités de la région sont en pleine évolution et s'intéressent vivement au port parce qu'elles reconnaissent le lien symbiotique qui nous unit. Dans la même veine, ils voient une corrélation nette entre l'activité économique nationale et régionale et le bien-être.

Ces sentiments, ces convictions et cette vision, je les comprends. De fait, je les partage. Je suis l'ancien administrateur de ce qui est aujourd'hui la ville de Surrey. Cette ville deviendra la porte d'entrée de la vallée du Fraser. Les planificateurs du gouvernement fédéral affirment que Surrey deviendra la deuxième ou la troisième ville en importance dans l'Ouest du pays d'ici 20 ans. En compagnie d'un autre commissaire, j'ai l'honneur de représenter l'ensemble des neuf municipalités, ainsi que le gouvernement fédéral, à la Commission.

[Texte]

Now a word about the financial viability of Fraser Port. Fraser Port is self-sufficient. It is not subsidized, nor is it dependent on the consolidated fund. Our financial surplus from operations has been invested in capital works to increase the port's capacity and to improve the quality of the facilities available to our customers.

Sometimes it has been necessary to borrow capital to provide for existing and emerging commercial opportunities. We have an excellent record of financial management and have repaid all loans on time.

Additionally, I'll mention something that is a Fraser Port innovation. Six years ago Fraser Port became the first, and to this day I believe the only, harbour commission to initiate payment for services received from municipalities.

I could go on with enthusiasm about Fraser Port and about how things could be further improved, but it is late in the day and I don't want to burden you with a long, dry presentation.

The Chairman: You're going to let Rick do that for you.

Mr. Jones: Even Rick will speak only briefly.

Nevertheless, Mr. Chairman, your deliberations are vital to the prosperity of Canadian society, and we applaud the minister and Parliament for taking this initiative. Therefore it is incumbent on us to bring forward our very best efforts. So we have prepared a comprehensive brief, which we will table for your subsequent review.

I'd also like to leave with you a wonderful expression of what our port is to our community. In the debate two years ago, the one that focused on our autonomy, we asked our customers and our municipalities what they thought of Fraser Port. This booklet was the result. It's very easy to read. It's entertaining. It lays out the kind of British Columbia tradition that is jealously guarded by the citizens and leaders in our region.

In conclusion, one of our strong messages is to ask you not to see just the things that are wrong with Canada's port system and to propose cures for those ills, but also to look for things that are not wrong; indeed, to look for things that are healthy and very right, and to find ways to build on those things so the entire system may become better. We know Fraser Port is one of those good, healthy things.

I'm very proud of Fraser Port. I'm proud of the commissioners who served before me, and I'm proud of the results they achieved. I'm also very proud of the lean, efficient operation and management and staff we have.

Now, to progress with the business of the day, I will ask Rick Pearce to continue with the boring presentation.

The Chairman: Thank you, Chairman Jones. We appreciate your intervention.

Just as an aside, I want to mention the name of Gary Bannerman, who put together that booklet you spoke of. I had a read of it last night, and it is an excellent document. It was a good read.

Mr. Pearce.

Mr. Richard Pearce (Port Manager, Fraser River Harbour Commission): Thank you, Mr. Chairman, members of the committee.

[Traduction]

J'aimerais maintenant parler de la viabilité financière du port du Fraser. Ce port est autosuffisant. Il n'est pas subventionné et il ne dépend pas du trésor public. Notre excédent d'exploitation a été investi dans des immobilisations pour améliorer la capacité du port et la qualité des installations destinées à nos clients.

Il a parfois fallu emprunter des capitaux pour profiter de certaines conditions favorables. Notre gestion financière est excellente et tous les emprunts ont été remboursés à temps.

J'aimerais aussi parler d'une innovation. Il y a six ans, le port du Fraser est devenu la première et, à ce jour, je crois l'unique commission portuaire à defrayer les municipalités des services qu'elles lui rendent.

Je pourrais continuer à parler d'abondance du port et des améliorations qui sont encore possibles, mais il se fait tard et je ne veux pas vous ennuyer avec un long exposé aride.

Le président: Vous allez charger Rick de faire cela pour vous.

M. Jones: Même Rick sera bref.

Néanmoins, monsieur le président, vos délibérations sont essentielles à la prospérité de la société canadienne et nous félicitons le ministre et le Parlement d'avoir pris cette initiative. Il nous appartient donc de vous aider du mieux que nous pouvons. C'est pourquoi nous avons préparé un mémoire complet que vous pourrez consulter à loisir.

J'aimerais aussi vous exprimer tout ce que notre port représente pour nous. Lors de la controverse d'il y a deux ans, celle qui a porté sur notre autonomie, nous avons demandé à nos clients et aux municipalités ce qu'ils pensaient du port de Fraser. Cette brochure en est l'aboutissement. L'ouvrage est divertissant et agréable à lire. Il illustre une tradition propre à la Colombie-Britannique, à laquelle tiennent jalousement les citoyens et les notables de la région.

Notre principal message est le suivant. Ne voyez pas que ce qui cloche dans le système des ports du Canada et ne vous contentez pas de proposer des correctifs; voyez aussi ce qui marche bien, ce qui est efficace, et cherchez des façons de mises sur ces atouts pour améliorer encore le réseau dans son entier. Nous, nous savons que le port du Fraser est un de ces atouts.

J'en suis très fier. Je suis fier des commissaires qui m'ont précédé et de leurs réalisations. Je suis aussi très fier de notre personnel et de notre style de gestion efficace et parcimonieux.

Pour enchaîner, je vais maintenant demander à Rick Pearce de poursuivre cet exposé assommant.

Le président: Merci, monsieur Jones. Nous vous remercions de votre intervention.

Au fait, je m'en voudrais de taire le nom de Gary Bannerman, l'auteur de la brochure dont vous avez parlé. J'en ai pris connaissance hier soir, et c'est un excellent document. C'est une lecture très agréable.

Monsieur Pearce.

M. Richard Pearce (directeur du port, Commission du havre du Fraser): Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité.

[Text]

We understand the terms of reference for your committee cover the following four areas: ports sector, pilotage services, seaway, Canadian Coast Guard. We'll commence our presentation with the seaway, leading on to pilotage, the coast guard, and then our main presentation, which will be on the ports sector.

• 1800

Before we get into the meat of our presentation, we'd like to tell you a little bit about who we are. We are located south of the city of Vancouver, north of the United States border, and our jurisdiction covers this dotted white area, which is 227 kilometres of the main arm of the Fraser River. We traverse through nine municipalities: Richmond, New Westminster, Coquitlam, Port Coquitlam, Pitt Meadows, Maple Ridge, Langley, Surrey and Delta. The Vancouver International Airport is right here.

The next slide will show you an overview of the main centres of the port. Our automobile terminal is here. This is auto terminals, and our general cargo and container facility at Fraser-Surrey docks. The river flows out to the mouth there.

The tonnages through the port over the last five years have risen to 25 million tonnes, and I believe this is a significant increase of up to 25% from 1992 to 1993. The main tonnages we handle are forest products, steel, automobiles and general cargo.

With respect to the seaway, Mr. Chairman, in keeping with the government's objectives, we believe that the seaway should be subject to the same rules being asked of all sectors of transportation, and that a cost-benefit analysis should be done on any proposed solution.

On pilotage, while we do not find the present situation completely satisfactory, we do not believe that the act needs to be opened to achieve the changes the Fraser Port requires. We believe that the regulations should be changed to restore the historic boundaries of the Fraser River pilots' jurisdiction, and we believe this would reduce pilotage charges for approximately 40% of the vessels transiting the Fraser port.

However, if there is a move to privatize the pilotage operations Fraser Port would have no objections, as we believe this would bring an element of competition to this portion of the industry. Needless to say, such actions must take into account safety, licensing and other matters.

On the coast guard, we support its internal review in examining its roles and responsibilities. Our involvement with the coast guard lies in the areas of channel improvement and navigational aids. We believe the nation's main commercial waterways as well as certain safety matters should remain the responsibility of the Canadian Coast Guard. We are prepared to enter into an equitable agreement with the coast guard to assume a fair share of the responsibility for channel maintenance and "nav" aids. This has to take into consideration what the government is doing for ice-breaking and flood control in other parts of Canada.

[Translation]

Nous croyons savoir que le mandat de votre Comité porte sur les ports, les services de pilotage, la Voie maritime et la garde côtière canadienne. Nous aborderons d'abord la Voie maritime et nous passerons ensuite au pilotage, à la garde côtière et ensuite à l'essentiel de notre exposé, c'est-à-dire le secteur des ports.

Avant de passer au vif du sujet, j'aimerais vous dire un peu qui nous sommes. Nous sommes situés au sud de la ville de Vancouver et au nord de la frontière américaine. Notre territoire couvre la zone blanche en pointillée, c'est-à-dire 227km du bras principal du fleuve Fraser. Nous nous étendons sur neuf municipalités. Richmond, New Westminster, Coquitlam, Port Coquitlam, Pitt Meadows, Maple Ridge, Langley, Surrey et Delta. L'aéroport international de Vancouver se situe ici.

La diapositive suivante offre un plan général des principales installations du port. Le terminal pour automobiles se trouve ici et là se trouve la zone des conteneurs et des marchandises diverses sur les quais du Fraser-Surrey. L'embouchure du fleuve se trouve là.

Au cours des cinq dernières années, le trafic est passé à 25 millions de tonnes. Il s'agit d'une augmentation considérable puisque cela représente 25 p. 100 entre 1992 et 1993. Les principales marchandises sont les produits forestiers, l'acier, les automobiles et les marchandises diverses.

En ce qui concerne la Voie maritime, monsieur le président, conformément aux objectifs du gouvernement, nous estimons que la Voie maritime doit être assujettie aux mêmes règles que celles qui s'appliquent aux autres secteurs du transport et qu'une analyse coût-avantage doit être réalisée pour chaque projet proposé.

En ce qui concerne le pilotage, même si la situation ne nous satisfait pas totalement, nous ne croyons pas qu'il faille modifier la loi pour apporter les changements dont le port de Fraser a besoin. Il y aurait lieu cependant de modifier le règlement pour redonner aux pilotes du Fraser le territoire qui était le leur auparavant; cela, selon nous, permettrait de diminuer les frais de pilotage d'environ 40 p. 100 pour les navires qui passent par le port du Fraser.

S'il l'on veut privatiser le pilotage dans le port du Fraser, nous ne nous y opposerions pas car nous estimons que cela insufflerait une certaine concurrence dans ce secteur. Il va sans dire, cependant, que pareille mesure devrait tenir compte de la sécurité, des règles d'octroi de permis et d'autres questions.

En ce qui concerne la Garde côtière, nous approuvons l'examen des rôles et responsabilités qu'elle est en train de réaliser. Nous collaborons avec la Garde côtière pour les questions de l'amélioration du chenal et des aides à la navigation. Nous estimons que les principales voies navigables commerciales du pays, ainsi que certaines questions relatives à la sécurité, devraient continuer de relever de la Garde côtière. Nous sommes disposés à conclure une entente équitable avec la Garde côtière dans le but d'assumer une juste part de la responsabilité pour l'entretien du chenal et les aides à la navigation. Cela doit tenir compte des opérations de déglacage et de lutte contre les inondations dont le gouvernement se charge ailleurs au pays.

[Texte]

It is our sense that the committee is being asked to examine the possibility of establishing a management structure that could, like the airport structure, provide common rules for the ports. We believe that such a management system is possible and our brief contains details of our recommendations. We believe the legislation itself has not been a hindrance to the management of Canadian ports; it has been the administrative structure.

As you can see here, this is the reporting relationship if you're a harbour commission going to get an approval through ministry officials, deputy minister, minister, Treasury Board, and up to Governor in Council. Ports Canada has to go through no fewer than six of these to achieve that. Harbour commissions are only slightly better, with no fewer than five. So this is the current administrative structure we find in the ports.

Prior to presenting to you our thoughts on ports structure we would, however, like to touch on some of the competitive aspects of ports and what we believe is needed to enhance our competitive position on the west coast.

Efficient and cost-effective infrastructure must be in place. We need to ensure that organizations like Customs are using the latest technologies efficiently and effectively to ensure speedy movement of cargo. We must ensure that the regional port relationship is strong and able to remain self-sufficient, as only then will it be able to contribute to a stronger Canada.

• 1805

We have very strong competition from United States ports. They receive considerable breaks when it comes to taxation, and we need a level playing field in taxation. Seattle and Tacoma collect taxes while Vancouver and Fraser ports pay. Canadian fuel taxes for railways and truckers are higher than in the U.S., as are property taxes for railways.

We would like now to show you a slide on the current legislative structure applying to ports reporting to the Minister of Transport.

While we'll not go into it, there is another system reporting to the Minister of Fisheries and Oceans, the so-called small craft harbours, which will not be addressed in our presentation.

Three separate systems report to the minister, each one accompanied by significant levels of bureaucracy, with the exception of the harbour commission system. You will note here there are three organizational acts that are the responsibility of the Minister of Transport. You have the Canada Ports Corporation Act, the Harbour Commissions Act—or acts, because a couple of harbour commissions have their own act—and you have the Public Harbours and Port Facilities Act.

The public harbours coming under the Public Harbours and Port Facilities Act total over 500 in Canada. Harbour commissions total nine. Two of those are separate acts—Hamilton, which is 1911, I think, and Toronto, which is 1912. Then you have the Canada ports, which have seven LPCs and seven divisional ports.

[Traduction]

Il nous semble que le Comité a été prié d'examiner la possibilité de créer une structure de gestion qui, comme c'est le cas pour les aéroports, établirait des règles communes pour tous les ports. Nous pensons qu'un régime comme celui-là est réalisable et vous trouverez dans notre mémoire des précisions sur ce que nous recommandons. Nous estimons que la loi elle-même n'a pas gêné la gestion des ports canadiens. Le problème, c'est la structure administrative.

Vous voyez ici les étapes que doit franchir une commission portuaire pour obtenir une approbation: les fonctionnaires du ministère, le sous-ministre, le ministre, le Conseil du Trésor et le gouverneur en conseil. Port Canada doit franchir pas moins de six étapes. Les commissions portuaires sont en situation un peu plus avantageuse: elles n'ont que cinq étapes à franchir. Telle est la structure administrative actuelle dans les ports.

Avant de vous présenter nos idées sur la structure des ports, cependant, nous aimerions parler des facteurs qui influent sur la compétitivité des ports et sur ce qui nous semble nécessaire pour améliorer la nôtre sur la côte Ouest.

Il nous faut une infrastructure efficace et efficiente. Il faut que les services comme ceux des douanes aient recours aux techniques les plus avancées qui soient pour assurer le mouvement rapide de la marchandise. Il faut que les liens entre la région et le port restent solides et que ce dernier continue d'être autosuffisant car ce n'est que de cette façon qu'il pourra contribuer à la vitalité du Canada.

Les ports américains nous livrent une forte concurrence. Ils bénéficient de concessions fiscales et c'est sur ce plan qu'il faut égaliser les chances. Seattle et Tacoma perçoivent des taxes tandis que les ports de Vancouver et du Fraser doivent en payer. Les taxes canadiennes sur le carburant pour les compagnies ferroviaires et de camionnage sont plus élevées qu'aux États-Unis. Il en va de même pour l'impôt foncier dans le cas des compagnies de chemin de fer.

J'aimerais maintenant vous montrer une diapositive qui illustre la structure législative actuelle en ce qui concerne les ports qui relèvent du ministre des Transports.

Même si je n'en parlerai pas, il existe un autre régime pour les ports pour petits bateaux qui relèvent du ministre des Pêches et des Océans.

Trois réseaux distincts relèvent du ministre. Chacun a sa propre bureaucratie à l'exception de celui des commissions portuaires. Comme vous le voyez, le ministre des Transports veille à l'application de trois lois: la Loi sur la Société canadienne des ports, la Loi sur les commissions portuaires—en fait, il y en a plusieurs car certaines commissions ont leur propre loi—et la Loi sur les ports et installations portuaires.

Il y a plus de 500 installations portuaires qui tombent sous le coup de la Loi sur les ports et installations portuaires. Il y a neuf commissions portuaires. Deux d'entre elles ont leurs propres lois, Hamilton, depuis 1911, je crois, et Toronto depuis 1912. Il y a aussi les ports canadiens, qui comptent sept sociétés de port local et sept ports de division.

[Text]

One of the features of each piece of legislation is to allow ports to transfer from one jurisdiction to another without changing the legislation. Perhaps we could go back to slide 6 just for a second to remind you of the levels of clearances and things we have to go through when we need to retain Governor in Council approval for things like borrowing.

We believe that in the short term the Canadian ports corporation system could be eliminated altogether in the following manner. On this slide you will see that the nine harbour commissions and the seven local port corporations could be in one box, so to speak. These would represent the fully autonomous ports in the system capable of being self-sufficient and financially viable—the adults of the system, if you would have it that way.

The federal government should retain the jurisdiction and responsibility for the national commercial ports system. For ports that do not fall into this system, we recommend they be classified into ports of a local or regional significance and/or recreational or purely local significance. The criteria for the classifications should be self-sufficiency, financial viability, and/or whether or not they are for the good of Canada.

The seven divisional ports of the Canada Ports Corporation could be joined with the public harbours without further change to legislation. We believe that in the long term the 16 or so autonomous ports should report periodically directly to the Minister of Transport. The reporting relationship would be through, though not to, an assistant deputy minister.

With respect to public harbours and those of the seven divisional ports of the former CPC system that were not included in the autonomous category, they would report to the assistant deputy minister of ports. The assistant deputy minister of ports would also be charged with the task of disposing of those ports that are not viable and that are not justified from a federal or commercial perspective. The assistant deputy minister would also be able to recommend from this group any others that would qualify for autonomous port status.

Quickly to recap the recommendations we are making to the committee, with respect to pilotage, we are asking that you restore historic boundaries of the Fraser River pilots. We believe there is no need to change the legislation, and Fraser Port would not oppose a move to privatize pilotage services provided the government maintained control over licensing and safety issues.

On the seaway, the seaway must be subject to the same rules as everyone else. There must be cost-benefit justification.

The coast guard maintains control of the nation's commercial waterways for channels, navigational aids, and structures. Ports should assume a fair share of the responsibility, and I emphasize "fair". Major changes should not be introduced too suddenly. Devolution of coast guard functions should be phased, and any transfer of costs must be done in a package.

We require efficient and cost-effective infrastructure needs in place. We must make use of EDI technologies.

[Translation]

Chaque loi permet aux ports de passer sous le régime d'une autre loi sans qu'il soit besoin de modifier la loi. Revenons à la diapositive numéro 6 un instant. Voyez le nombre d'étapes à traverser avant de pouvoir obtenir l'approbation du gouverneur en conseil dans le cas d'emprunts, par exemple.

Nous estimons que dans le court terme le système de la Société canadienne des ports pourrait être éliminé de la façon suivante. La diapositive suivante montre que les neuf commissions portuaires et les sept sociétés de port locales pourraient ne former qu'une seule case. Il s'agirait là de ports pleinement autonomes capables de s'autofinancer, les ports adultes pour ainsi dire.

Le gouvernement fédéral devrait conserver la responsabilité du réseau des ports commerciaux nationaux. Pour les autres, nous recommandons qu'ils soient placés dans la catégorie des ports d'intérêt local ou régional et/ou de plaisance. Les critères seraient l'autosuffisance, la viabilité financière et leur intérêt pour le bien-être du pays.

Les sept ports divisionnaires de la Société canadienne des ports pourraient être groupés avec les havres publics sans qu'il soit nécessaire de modifier la loi. Nous pensons que, dans le long terme, les quelque 16 ports autonomes devraient produire périodiquement des rapports à l'intention du ministre des Transports par l'intermédiaire du sous-ministre adjoint.

Pour ce qui est des havres publics et des sept ports de division de l'ancien système de la SCP qui n'entre pas dans la catégorie des ports autonomes, ceux-ci relèveraient du sous-ministre adjoint aux ports. Le sous-ministre adjoint aux ports se chargerait également de l'aliénation des ports qui ne sont pas viables ou dont l'existence n'est pas justifiée sur le plan commercial ou fédéral. Le sous-ministre adjoint pourrait aussi choisir dans ce groupe ceux qui pourraient devenir des ports autonomes.

Pour récapituler les recommandations que nous formulons, je dirai qu'en ce qui concerne le pilotage nous vous demandons de redonner aux pilotes du Fraser le territoire qui était le leur auparavant. Nous estimons qu'il n'y a pas lieu de modifier la loi et le Port du Fraser ne s'opposerait pas à ce que les services de pilotage soient privatisés pourvu que le gouvernement conserve l'autorité en matière d'octroi de permis et de sécurité.

En ce qui concerne la Voie maritime, celle-ci devrait être assujettie aux mêmes règles que tout le monde. Son existence doit être justifiée au moyen d'une analyse coûts-avantages.

La Garde côtière devrait conserver le contrôle des voies navigables commerciales, des aides à la navigation et des structures. Les ports devraient assumer une juste part de cette responsabilité et j'insiste sur le mot «juste». Il ne faudrait pas apporter des changements trop soudainement. Le transfert des fonctions de la Garde côtière devrait être échelonné et le transfert des coûts doit se faire dans le cadre d'un tout complet.

Il nous faut une infrastructure efficace et rentable. Il faut faire appel aux techniques d'échange électronique des données.

[Texte]

The economic health of a region impacts directly on the port, and we must achieve equity in taxation between ourselves and the United States ports.

With respect to port management systems, much autonomy could be transferred quickly through administrative changes to the existing legislation. The airport management model is closest to the existing harbour commission system.

We should be disbanding the Canada Ports Corporation. Harbour commissions and LPCs are given autonomy, with harbour commissions paying dividends, again, on an ability-to-pay basis. Divisional ports and public harbours either move to autonomous ports in time or are disposed of, if not for the good of the nation.

Establish a tiered system of ports based on the following classification: mature ports are those that are financially viable and self-sufficient; immature ports are those that are either for the good of Canada or on their way to becoming a mature port.

Create the position of deputy minister, ports to administer those ports classified as immature ports and to provide a ports desk for the mature ports to report through to the minister.

Another function would be to dispose of the ports that do not fit the above criteria.

Mr. Chairman, that's our presentation. We'll be delighted to answer questions.

The Chairman: Fantastic, Mr. Pearce and Mr. Jones. Thank you very much. It's a very clear, highly informative, brief road map for anyone who is watching today. They'll certainly see a much clearer picture of exactly what we're talking about, parameters, etc. Congratulations to you, and thank you very much.

Mr. Fontana.

Mr. Fontana: That was a great presentation. You've obviously done your homework, and I applaud you for that.

You indicated that there isn't a need for legislation or legislative change because that seems to be in place. It's much more an administrative nightmare or maze that we have that needs to be sorted out.

I was interested in your comments on the divisional ports. As you know, they come under the authority of the CPC. In fact, some of those divisional ports do better than some of the local ports. Have you given any thought to those divisional ports being in the same category as the commissions and the local ports?

Mr. Pearce: If they could meet the criteria of financial self-sufficiency and viability, then they definitely should be a mature port.

Mr. Fontana: With respect to pilotage, you're the only ones, I think, who so far have indicated that a privatized pilotage authority based on safety and security matters can remain under the authority of the federal government. You see that there are some advantages in that. Looking at the pilotage authority—we are looking at their administrative structures, and in fact we had the pilotage authority here earlier, although I don't know if you were here when they were making their presentation—it seems to me that a layer exists, for what purpose I don't know, other than obviously coordinating and organizing certain things. But there are directly related expenses.

[Traduction]

La vigueur économique de la région a une incidence directe sur l'activité du port et il faut établir l'égalité fiscale entre nous mêmes et les ports des États-Unis.

En ce qui concerne le système de gestion des ports, un degré élevé d'autonomie pourrait être accordé rapidement au moyen de changements de nature administrative au régime actuel. Le modèle de la gestion des aéroports est celui qui se rapproche le plus du système des commissions portuaires actuelles.

Il faudrait démanteler la Société canadienne des ports. Les commissions portuaires et les sociétés de ports locales se verraient conférer l'autonomie, les commissions portuaires versant des dividendes en fonction de leur capacité de payer. Les ports divisionnaires et les havres publics deviendraient des ports autonomes ou seraient éliminés s'ils ne servent pas l'intérêt national.

Il faut créer un système de ports comportant deux catégories: les ports développés, ceux qui sont financièrement viables et auto-suffisants, et les ports non développés qui servent l'intérêt national ou sont en voie de devenir un port développé.

Il faut créer le poste de sous-ministre aux ports chargé d'administrer les ports non développés et établir un bureau central pour les ports développés par l'intermédiaire duquel ces derniers rendraient compte au ministre.

Une autre fonction serait la cession des ports qui ne répondent pas aux critères qui précèdent.

Monsieur le président, c'était notre exposé. Nous serons ravis de répondre à vos questions.

Le président: Fantastique, monsieur Pearce et monsieur Jones. Merci beaucoup. C'était très clair, très instructif, une excellente introduction à quiconque suit nos travaux aujourd'hui. Ils comprendront sûrement beaucoup mieux ce dont nous parlons. Je vous félicite et merci encore.

Monsieur Fantana.

M. Fantana: C'est un exposé magnifique. De toute évidence, vous vous étiez préparé et je vous en félicite.

Vous avez dit qu'il n'y avait pas lieu de modifier la loi parce que le mécanisme semble être en place. Le cauchemar, c'est bien davantage l'appareil ou le dédale administratif dans lequel il faut se retrouver.

J'ai aimé ce que vous avez dit à propos des ports divisionnaires. Comme vous le savez, ils relèvent de la SCP. Certains de ces ports se tirent mieux d'affaire que certains des ports locaux. Avez-vous pensé à placer ces ports dans la même catégorie que les commissions et les sociétés de ports locales?

M. Pearce: S'ils répondent aux critères de viabilité et d'auto-suffisance financière, oui, ils devraient être dans la catégorie des ports développés.

M. Fontana: En ce qui concerne le pilotage, vous êtes les seuls, je crois, à nous avoir dit qu'un service de pilotage privatisé guidé par des considérations de sécurité pourrait continuer de relever du gouvernement fédéral. Vous voyez des avantages à cela. S'agissant des administrations du pilotage—nous examinons ces structures et d'ailleurs leurs responsables sont venus ici plus tôt,—si je ne sais pas si vous y étiez—on dirait qu'il y a un palier dont la seule raison d'être est, semble-t-il, d'assurer une certaine coordination. Or, il y a un coût à cela.

[Text]

Could you see the advantage of a port, like yours for example, dealing directly with the pilots as opposed to having to go through a third party, or call it what you will?

Mr. Pearce: In our port we have what is known as the other pilotage district in British Columbia, that being the Fraser River pilots—very competent, very skilled people, because bringing a ship up the river is special. I am not sure that the Fraser River pilots would agree completely with this, but I know the port would be interested in actually administering that section of the pilotage.

Mr. Fontana: Thirdly, on the coast guard, because we get down to trying to make that operation a lot more effective and efficient and recovering more costs than it has had the opportunity to do thus far: you've indicated, as did the previous presenters, that in fact you're prepared to pay what Mr. Guimond likes to refer to as fair and equitable. We won't know what that will be until we give you an offer, I suppose, and then you can tell us whether we are being very fair or equitable.

• 1815

Again, just so I can define this properly, do you believe there are a core number of services the coast guard should solely provide, or could those services be undertaken by other parties like a commercialized or privatized coast guard?

Mr. Pearce: I think safety issues have to remain the responsibility of the coast guard. There are activities I know they're trying to get out of, such as dredging and ice-breaking. Quite frankly, they should probably get out of them, but to put them onto us without a workable plan just transfers the burden from one organization to another. We might not be able to work it out properly. But if it's worked out in a package deal where the port's ability to pay is considered and it takes three years or four years then that's what it should be.

Mr. Fontana: I was intrigued by your ideas about autonomy. There are approximately 500 public ports across the country, with 100 here in British Columbia. Are you suggesting there needs to be a consolidation of some of those, or should a lot of ports be closed that don't even...?

Mr. Pearce: I think they could be treated in a manner similar to the airports. If they are needed for national importance, they should be maintained as part of the national network. If they are not needed, they should be offered to the province if they have regional or local importance. If they are not needed by the province, they could be offered to the city, and then possibly for recreational use. After that, if no one else wants them, they should probably be closed.

The Chairman: If it appears we don't have a lot of questions it's because a lot of questions were asked and answered on our bus tour of the Fraser Port yesterday.

Mr. Guimond: In section 3 of your brief you include a confidential letter from Mr. Mulder.

[Translation]

Quels avantages y aurait-il pour un port comme le vôtre de traiter directement avec des pilotes au lieu de passer par une tierce partie?

M. Pearce: Dans notre port, nous avons ce que l'on appelle l'autre district de pilotage de la Colombie-Britannique. Je parle des pilotes du Fraser, des gens très compétents et qui ont beaucoup de talent parce qu'il en faut pour remonter le fleuve à un navire. Je ne suis pas sûr que les pilotes du Fraser seraient tout à fait d'accord avec ce que je vais dire, mais je sais que le port aimerait bien administrer cette zone de pilotage.

M. Fontana: Troisièmement, en ce qui concerne la Garde côtière, lorsque nous essayons d'améliorer l'efficacité et la rentabilité de cette activité et de récupérer une plus grande partie des coûts que par le passé: vous avez dit, comme l'ont fait d'autres avant vous, que vous seriez prêts à payer ce que M. Guimond appelle un prix juste et équitable. Nous ne saurons pas ce qu'il en est jusqu'à ce que nous vous présentions une offre, j'imagine, et vous pourrez alors nous dire si celle-ci est juste ou équitable.

Là encore, simplement pour mettre les choses au point, pensez-vous qu'il doive y avoir un noyau de services que seule la Garde côtière devrait assurer, ou bien ces services pourraient-ils être assurés par d'autres, par exemple une Garde côtière commerciale ou privatisée?

M. Pearce: C'est la Garde côtière, à mon avis, qui devrait continuer à assumer la responsabilité des questions de sécurité. Je sais qu'il y a des activités dont elle voudrait se débarrasser, par exemple le dragage et le déglacage. Je pense effectivement qu'elle devrait se débarrasser de ces tâches, mais si nous nous en chargeons sans plan réaliste, cela ne fait que décharger un organisme pour charger l'autre. Nous ne serions peut-être pas capables de le faire correctement, mais si cela fait partie d'un train de propositions où l'on tient compte de la capacité du port de payer et qu'on nous donne trois ou quatre ans, cela conviendrait parfaitement.

M. Fontana: Vos idées sur l'autonomie m'ont intrigué. Il existe environ 500 ports publics dans le pays, dont 100 qui sont en Colombie-Britannique. Proposez-vous qu'il y ait intégration de certains d'entre eux, ou bien devrait-on fermer un certain nombre de ports qui n'ont même pas...?

M. Pearce: On pourrait procéder comme avec les aéroports. S'ils ont une importance nationale, ils devraient être conservés dans le réseau national, mais dans la négative ils devraient être offerts à la province s'ils ont une importance régionale ou locale. Si la province n'en veut pas, elle peut les offrir à la ville, pour usage récréatif, le cas échéant, et si personne d'autre n'en veut, il faudrait probablement songer à les fermer.

Le président: Si nous semblons ne pas poser beaucoup de questions, c'est parce qu'hier, quand nous avons parcouru en autobus le port de Fraser, il a été répondu un grand nombre de nos questions.

M. Guimond: À la partie 3 de votre mémoire, vous avez cité une lettre confidentielle de M. Mulder.

[Texte]

Mr. Pearce: Yes, it's been out in public for quite a while. We stamped it confidential when we sent it originally to Mr. Mulder because we were asked early in this process what we thought the port system in Canada should look like. A lot of the background information for our presentation was from that particular letter. That's why it's included.

I'll draw your attention to section 5, which is a very definitive study on port structure and port competitiveness that has been prepared by Dr. Emam Khan. It was done as a result of our reviewing what happened ten years ago when the Canada Ports Corporation was created. You may find some very interesting reading in that as well. It's a very good document on port structure and port competitiveness.

Mr. Guimond: The letter states: "During Mr. MacNeil's recent visit to Fraser Port", and your letter is dated November 10, 1994. Who is Mr. MacNeil?

Mr. Pearce: He's right behind you.

Mr. Guimond: Okay. We have been advised by Mr. MacNeil that three options are under consideration. I hope the report of our committee is not being written today.

The Chairman: No, I can guarantee you that is not the case.

Mr. Guimond: That is one concern I have because we have spent a lot of money on this.

The Chairman: There is no need to be concerned.

• 1820

Mr. Pearce: This was Mr. MacNeil just giving us the thoughts of the day.

The Chairman: That's right.

Mr. Jones: He was provoking our thinking, which produced the document we placed before you. He got us thinking about things.

Mr. Guimond: What answer did you receive from Mr. Mulder after this letter? You mentioned that you looked forward to hearing from him soon in this regard. Did you receive a letter?

Mr. Pearce: We have not received a letter, but we have talked to Mr. Mulder. He's aware of our position and was interested in some of our thoughts. He has not formulated any position at all.

Mr. Guimond: Thank you.

Mr. Gouk: Because of the tour we had yesterday, my comments will be short too. I wish we could travel every port and get the kind of in-depth understanding we got yesterday. It would enable us to make much more intelligent decisions. Hopefully, we'll do that anyway.

This might be a silly question, but somewhere along the line I lost track of the jurisdictions. When the North Fraser Harbour Commission said they had from Point Grey right down to New Westminster, where do they differ from you?

Mr. Pearce: The North Fraser jurisdiction starts in New Westminster, and it follows the north arm and comes out to Point Grey, so their jurisdiction starts where ours ends. It is right here, just into the north arm. Our jurisdiction is covered by the white dotted area.

[Traduction]

M. Pearce: Oui, voilà un bon moment qu'elle a été rendue publique. Quand nous l'avons adressée à M. Mulder nous l'avons marquée confidentielle, parce qu'on nous avait demandé dès le début de ces travaux ce qu'on devrait faire du système portuaire canadien. Une grande partie de l'information pour notre exposé est tirée de cette lettre, et c'est pourquoi elle est incluse.

Je voudrais vous référer à la partie 5, préparée par M. Eman Khan, qui est une étude très complète sur la structure et la compétitivité des ports. Elle a été rédigée à la suite de notre examen de ce qui s'est passé il y a 10 ans, quand la Société canadienne des ports a été créée. C'est une lecture que vous trouverez probablement fort intéressante. C'est un excellent document sur la structure et la compétitivité des ports.

M. Guimond: Il est dit dans la lettre: «Pendant la récente visite de M. MacNeil au Port de Fraser», et votre lettre est datée du 10 novembre 1994. Qui est M. MacNeil?

M. Pearce: Il est assis juste derrière vous.

M. Guimond: Nous avons été avisés par M. MacNeil que trois options sont à l'étude. J'espère que le rapport de notre Comité ne va pas être rédigé aujourd'hui.

Le président: Non, je vous assure qu'il n'en sera rien.

M. Guimond: C'est ce qui m'inquiétait un peu, car nous avons dépensé beaucoup d'argent pour cela.

Le président: Il n'y a pas lieu de vous inquiéter.

M. Pearce: C'était M. MacNeil qui nous livrait ses réflexions.

Le président: C'est exact.

M. Jones: Il nous incitait à réfléchir, et nous a fait voir certaines choses et c'est de là que provient le document que nous avons soumis.

M. Guimond: Quelle réponse M. Mulder a-t-il donnée à cette lettre? Vous lui dites que vous attendez une réponse rapide à votre lettre: en avez-vous reçu une?

M. Pearce: Nous n'avons pas reçu de lettre, mais nous avons parlé à M. Mulder qui connaît notre position et a manifesté de l'intérêt pour certaines de nos réflexions, mais il n'a absolument pas formulé d'opposition.

M. Guimond: Je vous remercie.

M. Gouk: Mes commentaires seront également brefs, en raison de la visite que nous avons faite hier. Je voudrais pouvoir visiter chaque port pour en comprendre la situation aussi bien que nous avons pu le faire hier, cela nous permettrait de prendre davantage de décisions mûrement pesées. Espérons que c'est ce que nous ferons de toute façon.

C'est peut-être une question un peu stupide, mais je me perds dans les champs de compétence. La North Fraser Harbour Commission dit que sa compétence va de Pointe Grey jusqu'à New Westminster: en quoi diffère-t-elle de vous?

M. Pearce: Le champ de compétence de la North Fraser part de New Westminster, suit le bras nord et se termine à Pointe Grey, autrement dit se termine là où notre champ de compétence commence c'est-à-dire ici précisément, dans le bras nord. Notre champ de compétence recouvre la région en pointillé blanc.

[Text]

Mr. Gouk: So right where the arm—

Mr. Pearce: Annacis is right there. You were there yesterday. They go down the other side and pick up over here.

Mr. Gouk: Okay, I think you've covered it somewhat, but where services are provided by the government. . . We started talking in terms of user pay, and you've accepted that.

Is there any service provided by the government right now—there's everything from dredging, ice-breaking back east, navigational aids and all these types of things—that you feel you should not have a direct part in paying for? Do you utilize any service that you feel should be provided but that you should not be paying for?

Mr. Pearce: Income tax.

Mr. Jones: Certainly the diplomatic services. When we go abroad we go under the umbrella of Canada, as do all businesses travelling abroad. We don't think we should pay for that. No other business does. That's a very valuable service that we get.

So that's one. I'll give you a chance to think.

Mr. Gouk: When you say all businesses, that is slightly different, but you mean Canadian, and you want to be more than a Canadian port. You want to be a Canadian government-owned port, which you operate autonomously. There's a difference between that and an ordinary business.

Mr. Jones: Yes.

Mr. Gouk: I was referring specifically to services such as navigational, inspection and anything like that. Are there any services that you feel should be provided that you should not have to pay directly for?

Mr. Pearce: We don't feel we should have to pay for all of the dredging, because we think there is benefit to the whole of the country. Ports are not just for the local area, they're for the whole country. There is a local benefit and we're prepared to pay for that. That's the equitable share that we referred to.

As far as other services, I think an equitable share of dredging and navigational aids is all we should pay for.

Mr. Gouk: You're not talking about somebody who runs boats up there and doesn't have anything to do with you. You are saying it has to be dredged primarily for your operation, but because of the economic benefit of having you there in the first place, others should pick up a piece of that through general taxation.

Mr. Pearce: There should be a share.

Mr. Gouk: I thought that was what you were saying but I just wanted to make sure.

Mr. Hubbard: Today I think we've heard from four different port groups. All of you seem to define mature and immature—that is the expression you use. In terms of what might happen and the presentations that have been made today,

[Translation]

M. Gouk: Donc où le bras. . .

M. Pearce: Annacis se trouve ici, vous y avez passé hier, le North Fraser suit l'autre côté et reprend ici.

M. Gouk: Merci, vous avez plus ou moins répondu à ma question, mais là où les services sont assurés par le gouvernement. . . Nous avons commencé à parler de redevance d'utilisation, et vous ne vous y êtes pas opposés.

Parmi les services assurés à l'heure actuelle par le gouvernement—il y a de tout—depuis le dragage, le déglaçage à l'est, les aides à la navigation et toutes ces catégories de services—que vous voudriez n'avoir pas à payer directement? Est-ce que vous utilisez un service qui vous serait dû d'après vous, et que vous ne devriez pas à avoir à payer?

M. Pearce: L'impôt sur le revenu.

M. Jones: Certainement les services diplomatiques. Quand nous allons à l'étranger, c'est sous la protection du Canada, comme le font toutes les entreprises qui voyagent à l'étranger. Nous ne devrions pas à avoir à payer pour cela, aucune entreprise ne le fait, c'est un service très précieux que nous recevons là.

En voici donc un, je vais vous laisser le temps de réfléchir.

M. Gouk: Quand vous parlez de toutes les entreprises, la situation est légèrement différente, mais vous entendez par là des entreprises canadiennes, et vous voudriez être davantage qu'un port canadien. Vous voudriez être un port canadien propriété du gouvernement, mais à fonctionnement autonome. Il y a une différence entre cela et une entreprise ordinaire.

M. Jones: C'est exact.

M. Gouk: Je parlais de services spécifiques tels que l'aide à la navigation, l'inspection et autres. Certains de ces services devaient-ils, d'après vous, vous être fournis sans que vous ayez à les payer directement?

M. Pearce: Nous ne pensons pas devoir payer pour tout le dragage, parce que celui-ci profite au pays tout entier. Les ports ne sont pas conçus simplement pour la région avoisinante, ils le sont pour le pays tout entier. La région avoisinante en profite, certes, et nous sommes disposés à payer pour cela, c'est la part équitable dont nous avons parlé.

Quant aux autres services, nous ne devrions pas payer plus qu'une part équitable pour le dragage et les aides à la navigation.

M. Gouk: Vous ne parlez pas là de quelqu'un qui a des bateaux et n'a rien à faire avec vous? Vous dites que le dragage est nécessaire principalement pour vos opérations, mais que c'est un avantage économique qu'il soit fait pour vous et que d'autres devraient en partager le coût par l'imposition générale.

M. Pearce: Une certaine proportion tout au moins.

M. Gouk: C'est bien ce que j'avais compris, mais je voulais m'en assurer.

M. Hubbard: Nous avons entendu aujourd'hui quatre différents groupes portuaires. Vous parlez tous de ports en état de maturité ou d'immaturité, c'est là l'expression que vous utilisez. Après tout ce qui a été dit aujourd'hui, quelles sont les

[Texte]

[Traduction]

how will these immature ports view the mature ports that you think we should concentrate our efforts on? Will there be fifty angry groups complaining to the government that we're not paying attention to their needs and their concerns in small communities, raising a . . . ?

éventualités que vous entrevoyez? Comment ces ports en état de non-maturité considéreront-ils les autres, ceux sur lesquels, d'après vous, nous devrions concentrer nos efforts? Nous trouverons-nous devant cinquante groupes en colère qui se plaindront au gouvernement que nous ne tenons pas compte de leurs besoins et des inquiétudes des petites collectivités, qui viendront vitupérer . . . ?

• 1825

Mr. Pearce: Quite possibly, but I really don't know. We're not out in the fabric on that part. Perhaps the committee will know better by the time you finish going across the country, but I'm afraid I don't think we could answer that, unless you have. . .

M. Pearce: C'est possible, je n'en sais rien. Nous ne sommes pas de la partie, les membres du Comité en sauront peut-être davantage quand votre voyage sera terminé, mais nous ne pouvons vous donner une réponse là-dessus, à moins que vous n'ayez. . .

Mr. Jones: I think you're probably right. What is right and how you handle it is the question. You people know more about that than we do.

M. Jones: Vous avez sans doute raison. La question, c'est de savoir ce qui est juste, et comment procéder. Vous en savez plus long là-dessus que nous.

Mr. Hubbard: Each of these smaller ports has activity. If they were to be phased down or phased out, would simply letting those ports die due to lack of government attention be an economic burden on certain geographic areas of the province?

M. Hubbard: Chacun de ces petits ports connaît une certaine activité; si celle-ci se ralentissait ou disparaissait, cela représenterait-il un fardeau économique pour certaines régions de la province, le fait que le gouvernement, faute d'attention, ait laissé dépérir ces ports?

Mr. Pearce: It could be, but again you're going to have to take a look at whether the province is going to take them over or whether the government is going to determine that it's for the national good of the country. Do you need as many of the ports as they say they've got? I think you have to weigh whether or not it's for the national good or whether it has an opportunity of becoming a mature port or whether you wish to call it that. As for the other ports, I'm sure you're going to have some public outcry to the effect of, "not us, not us". I think there are some that have to be done away with, though.

M. Pearce: C'est possible, mais là encore vous allez devoir vous demander si la province va s'en charger, ou si le gouvernement va décider que c'est pour le bien de la nation. Avez-vous besoin d'un nombre aussi élevé de ports que celui que nous avons actuellement? Il faut bien réfléchir pour savoir si c'est pour le bien du pays, ou si ces petits ports auront l'occasion de se développer, ou si vous décidez que c'est un port suffisamment développé. Quant aux autres, vous allez certainement soulever un tollé et chacun d'entre eux voudra échapper à ce sort, mais il n'empêche que certains devront disparaître, à mon avis.

Mr. Hubbard: Mr. Chairman, it's rather interesting that none of them have asked to appear before this committee as witnesses in terms of those we have appearing today or tomorrow. Is that correct?

M. Hubbard: Monsieur le président, il est curieux qu'aucun d'entre eux n'ait demandé à comparaître comme témoin devant ce Comité, ni aujourd'hui ni demain. Est-ce exact?

Mr. Pearce: The small ones are all administered by the Ports and Harbours Directorate. They may be situated in Ottawa, but I don't know.

M. Pearce: Les petits ports sont tous administrés par la Direction des havres et ports, qui se trouve peut-être à Ottawa, je ne sais pas au juste.

The Chairman: The witness list for Ottawa hasn't been completed, so we may just receive a few there yet.

Le président: La liste des témoins pour Ottawa n'est pas encore complète, il se peut donc que quelques-uns se présentent.

Mr. Hubbard: Thank you, Mr. Chairman.

M. Hubbard: Je vous remercie, monsieur le président.

The Chairman: Again, gentlemen, I can't thank you enough for the extra time you took to host the committee and to show us a little bit more in-depth what the Fraser Port's all about. Thank you again for your presentation today, as well.

Le président: Merci encore, messieurs. Je ne saurais trop vous remercier pour tout le temps que vous avez consacré au Comité et pour tous les efforts que vous avez déployés pour nous donner une information complète sur le Port de Fraser. Merci également de votre exposé d'aujourd'hui.

Colleagues we have a bit of a hole here, so we're going to move up our 8 p.m. witness, who has been with us since this morning. If Mr. Ted Ciunyk is in the audience, he could. . . Mr. Ciunyk, how are you?

Nous sommes un peu en avance sur notre programme, chers collègues, et nous allons donc demander au témoin qui devait comparaître à 20 heures, et qui est parmi nous depuis ce matin, de bien vouloir prendre place. Si M. Ted Ciunyk est parmi le public, voudrait-il . . . Monsieur Ciunyk, est-ce que vous êtes d'accord?

Colleagues, Mr. Ted Ciunyk has a brief, which I think you've been handed.

Chers collègues, Ted Ciunyk a un mémoire qui a été remis aux membres du Comité.

Mr. Ciunyk, we welcome you to the committee to make a presentation. We would ask you to keep the presentation to ten minutes so we have time to ask you questions, sir. At ten minutes, I hit the gavel. The floor's yours.

Monsieur Ciunyk, nous vous souhaitons la bienvenue. Nous vous demandons de vous en tenir à dix minutes, afin qu'il nous reste du temps pour vous poser des questions. Au bout de dix minutes j'actionnerai mon maillet. Vous avez la parole.

[Text]

Mr. Ted Ciunyk (Individual Presentation): Thank you very much, and thank you for having me here. I'm here as an individual. Since I don't represent an organization, I thought I might just preface my presentation by giving you a little bit of a backgrounder.

I spent forty years in the police service, all of it in British Columbia and in Ottawa. The last twenty years were spent with the Ports Canada police. I therefore have a very keen interest in how safety and security is going to be managed in the ports. Every time there's a review, the police come under some pretty severe scrutiny, the issue being, of course, marine policy review and in particular safety and security in the port sector.

As a matter of background, I might tell you that in 1967, in response to complaints from the maritime industry regarding the safety and security of cargo moving through Canadian ports, the National Harbours Board implemented a study into the policing of Canada's major ports. The study concluded that in those ports with police units, the police were disorganized, badly trained and poorly supervised. This resulted in the unification of individual port police units into one organization under the command of a director general located in Ottawa. Standards and procedures were centralized for uniformity and efficiency. Peace officers were appointed under the authority of the National Harbours Board Act and were sworn in by a superior court judge. The police members were, in effect, employees of the National Harbours Board paid for by the individual ports. This was never accepted by the ports because they always felt that if they pay, they should have the say. There are a number of legal opinions supporting the status and jurisdiction of the Ports Canada police dating back to 1969.

The Canada Ports Corporation Act replaced the National Harbours Board Act in 1983. The new act made provision for local port corporations, and again the police issue came under review. There was a considerable amount of time and effort expended to satisfy the users, the shippers, and the management of individual ports. A number of briefs were submitted from such organizations as the Shipping Federation of Canada, the Canadian Board of Marine Underwriters, Maritime Employers Association, and individual stevedoring companies supporting the continuation of a single, national port police force.

Every provincial Attorney General was contacted and generally agreed with the concept of a port police force. It was stipulated by the attorneys general that in the event policing of Canadian ports was retained by the federal Crown, the policing responsibility should be divested from the Ministry of Transport as an administrative adjunct and should be vested in the Ministry of the Solicitor General as a policing function.

Agreement on the policing concept was one of the key elements in moving Bill C-9 through the legislative process. The bill did, however, fall short of setting up a framework for a police force. The policing provisions in section 5 of the Canada Ports Corporation Act were a copy of section 4 of the National Harbours Board Act.

[Translation]

M. Ted Ciunyk (présentation à titre personnel): Merci beaucoup, et merci de bien vouloir m'entendre. Je viens ici en tant que particulier, et puisque je ne représente pas une organisation je voudrais, en préambule, dire quelques mots sur ce qui m'amène devant vous.

J'ai passé quarante ans dans les forces de police, en Colombie-Britannique et à Ottawa, les vingt dernières années dans la police des ports. La question de la sécurité dans les ports me tient donc à cœur. Chaque fois qu'il y a un réexamen, la police fait l'objet d'un examen très serré, l'objet en étant, bien entendu, une révision de la politique marine, en particulier la sécurité dans le secteur portuaire.

Pour votre information je vous dirais également qu'en 1967, en réponse à des plaintes du secteur maritime concernant la sécurité des cargaisons transitant dans les ports canadiens, le Conseil des ports nationaux a procédé à une étude sur la police dans les principaux ports canadiens. La conclusion à laquelle on est parvenu, c'est que dans les ports qui ont des unités de police, cette dernière était mal organisée, mal formée et mal supervisée. Ceci a eu pour résultat de fondre les unités de police des divers ports en une seule organisation commandée par un directeur général à Ottawa. Il y a eu centralisation des normes et procédures, afin de les uniformiser et de les rendre efficaces. Les agents de la paix ont été nommés dans le cadre de la Loi sur le Conseil des ports nationaux et ont été assermentés par un juge d'une Cour supérieure. Les membres de la police étaient, en fait, des employés du Conseil des ports nationaux, rémunérés par le port dont ils relevaient. Les ports ne l'ont jamais accepté car ils ont toujours estimé que puisqu'ils payaient, ils devraient avoir leur mot à dire. Il existe un certain nombre d'opinions juridiques à l'appui du statut et des compétences de la police de Ports Canada qui remontent à 1969.

• 1830

La Loi sur la société canadienne des ports a remplacé la Loi sur le conseil des ports nationaux en 1983. La nouvelle loi prévoyait des sociétés de ports locales, et là encore la question de la police a été réexaminée. On a consacré beaucoup d'efforts à satisfaire les utilisateurs, les expéditeurs et la direction de chacun des ports. Des organismes comme la Fédération maritime du Canada, le Canadian board of Marine Underwriters, l'Association des employeurs maritimes et des entreprises d'arrimage ont présenté un certain nombre de mémoires en faveur du maintien d'une force de police unique pour les ports nationaux.

On a communiqué avec tous les procureurs généraux des provinces qui ont généralement accepté le concept d'une force de police des ports. Les procureurs généraux ont stipulé que si la police des ports canadienne restait une prérogative de la Couronne fédérale, cette responsabilité devrait passer du ministère des Transports, devenant un auxiliaire administratif, au ministère du Solliciteur général.

L'accord sur le concept de police a été un des éléments clés qui a permis de faire passer le projet de loi C-9 par le processus législatif. Le projet de loi n'a toutefois pas réussi à établir le cadre nécessaire. Les dispositions de l'article 5 de la Loi sur la société canadienne des ports reproduisaient l'article 4 de la Loi sur le conseil des ports nationaux.

[Texte]

Under the Canada Ports Corporation Act the Minister of Transport is responsible to Parliament for the integrity of the Canadian port system. In addition, the minister is responsible under the Emergency Preparedness Act for the emergency planning at all ports. The Government of Canada policy on security standards set by Treasury Board also falls within the mandate given the Minister of Transport for all components within that ministry. The director general of Ports Canada police is a departmental security officer for the Canada Ports Corporation, responsible for carrying out the corporation's responsibility and those areas mentioned for the minister.

Because of the continued concern expressed by port management regarding police costs, the chairman of the Canada Ports Corporation called a meeting of the chairpersons of all local port corporations along with their chief executive officers in June 1985. After two days of discussion, a policy to meet the corporation's responsibilities, called the protective services program, was unanimously accepted. The policy included three components: emergency planning, security services, and police services.

To further assure the independence of the police and their enforcement role, a police committee similar to a municipal police board was created. The committee was made up of four members of the Canada Ports Corporation board, one of whom was an LPC chairman, and at least two members at large. The policy also gave the director general the authority to enter into contracts with local port corporations.

In September 1992 a report entitled "External Review of Protective Services, Canada Ports Corporation" by the Hon. René Marin again reviewed the Ports Canada police. This report very adequately covers the areas of port liability, status of peace officers, and accountability of the police.

Regarding the current situation, I'm sure that during this review of maritime policy the police issue will again be subject to scrutiny. Some local port corporations have already requested to negotiate contracts with municipal police forces—for example, Quebec City—while others are again pushing for more control over police services.

In the last couple of years the police committee has been rendered ineffective because the members at large were terminated and replaced by members from the corporation's board of directors, which again gives the Ports Canada police a private profile.

Bill C-38, the Marine Transportation Security Act, passed third reading and is now before the Senate. The purpose of this enactment is to prevent acts of violence against the Canadian marine transportation system and the persons involved in it. It enables the implementation of an appropriate preventive security regime for persons, goods, vessels, and marine facilities.

[Traduction]

En vertu de la Loi sur la société canadienne des ports, le ministre des Transports est responsable devant le Parlement de l'intégrité du système des ports canadiens. D'autre part, le ministre est responsable, en vertu de la Loi sur la protection civile, de la planification des mesures d'urgence dans tous les ports. La politique du gouvernement du Canada en matière de normes de sécurité, fixée par le Conseil du Trésor, fait également partie du mandat confiée au ministre des Transports concernant toutes les composantes de ce ministère. Le directeur général de la police de Ports Canada est un agent de la sécurité ministérielle de la Société canadienne des ports, chargé d'assumer les responsabilités de la Société et des secteurs attribués au ministre.

Étant donné les préoccupations exprimées régulièrement par la direction des ports concernant les coûts de la police, le président de la Société canadienne des ports a convoqué une réunion des présidents de toutes les sociétés locales ainsi que leur président directeur général, en juin 1985. Après deux jours de discussions, on a accepté unanimement une politique permettant à la Société d'assumer ses responsabilités appelée programme de services de protection. Celui-ci comprend trois composantes: la planification des mesures d'intervention, les services de sécurité et le service de police.

Pour garantir l'indépendance de la police et son rôle d'exécution, un comité de la police, semblable à un conseil de police municipale, a été créé. Ce comité était composé de quatre membres du conseil de la Société canadienne des ports, dont l'un était le président de la Société, et au moins deux membres extérieurs. La politique accorde également au directeur général le pouvoir de passer des contrats avec des sociétés locales des ports.

En septembre 1992, un rapport intitulé «Examen externe des services de protection, Société canadienne des ports» de l'honorable René Marin, a de nouveau examiné la question de la police de Ports Canada. Ce rapport traite très bien des questions de responsabilité des ports, du statut des agents de la paix et de l'obligation de rendre compte de la police.

En ce qui concerne la situation actuelle, je suis sûr qu'au cours de cet examen de la politique maritime, la question de la police sera à nouveau examinée soigneusement. Certaines sociétés locales des ports ont déjà demandé à négocier des contrats avec des forces de police municipale—par exemple la Ville de Québec—alors que d'autres demandent encore plus de contrôle sur les services de police.

Au cours des deux dernières années, le Comité de la police est devenu inopérant parce qu'on a mis fin au mandat des membres extérieurs et qu'on les a remplacés par des membres du conseil d'administration de la Société, ce qui place de nouveau la police de Ports Canada dans une catégorie de police privée.

Le projet de loi C-38, la Loi sur la sécurité des transports maritimes, a été adoptée en troisième lecture et a été examinée par le Sénat. Cette loi vise à prévenir les actes de violence contre le système de transport maritime canadien et les personnes qui y travaillent. Elle permet la mise en oeuvre d'un régime de sécurité préventif approprié pour les personnes, les biens, les navires et les installations maritimes.

[Text]

[Translation]

• 1835

I might offer you my observations. Canada's major ports are too important to national security and the economy of the country as a whole to be fragmented any further. There must be a central organization responsible to the minister for the integrity of the national ports system.

The level of professionalism required in policing necessitates an administrative separation from the ports and the corporation. The Ports Canada police are dependent on local port corporations for funding. This funding is derived from port revenues, which is inappropriate in respect to funding a police function. Manpower should be supplied to the ports based on the adequacy of policing and not the adequacy of funding.

The police should continue to maintain their ability to integrate their policing functions with the rest of the community. This is difficult as long as they retain their private police profile.

Removing a dedicated port police presence from the ports is tantamount to giving criminals the key to the gate. Contractual arrangements with municipal forces will not work simply because in most cases they are unable to cover the calls they now receive. Calls for service are prioritized and burglaries and theft take a very low priority.

Enforcement of the corporation's by-laws would require that each municipal police member be sworn under the Canada Ports Corporation Act and be accountable to the corporation. Except for St. John's, Newfoundland, in each of the other ports contracts with from two to eight municipalities would be required.

Any agreement with the municipal police ignores the fact that port policing is a proactive and not a reactive function. The government has indicated concern for safety and security at seaports by enacting legislation that provides measures specifically for that purpose.

In conclusion, Mr. Chairman, it's my feeling that it is essential, in the interests of national security and the reputation of Canada's ports abroad, that Canada's ports be accountable to a federal minister through a centralized body such as the Canada Ports Corporation.

A dedicated professional national transportation police force under the management and control of a chief of police must be maintained to assure the security of Canada's assets and the integrity of the Canadian port system. Responsibility for such a national transportation police force should be invested in the Ministry of the Solicitor General.

The transportation police should be given specific enforcement duties under the Immigration Act and the Customs Act, thereby eliminating unnecessary and costly duplication.

Port security ought to be maintained in the ports on a cost-recovery basis.

J'aimerais vous faire part de mes observations. Les principaux ports canadiens sont trop importants pour la sécurité nationale et l'économie dans son ensemble pour qu'on les fragmente encore plus. Il doit y avoir une organisation centrale responsable devant le ministre de l'intégrité des systèmes des ports nationaux.

Le niveau de professionnalisme requis de la police exige que les ports et la Société des ports soient distincts sur le plan administratif. Le financement de la police de Ports Canada dépend des sociétés locales. Le financement qui provient des revenus des ports est insuffisant pour financer un service de police. Le personnel devrait être fourni aux ports en fonction des services offerts et non du financement.

La police devrait continuer de pouvoir intégrer ses fonctions de police avec ses fonctions dans le reste de la communauté, ce qui est difficile tant qu'elle garde ce profil de police privée.

Le fait de supprimer la présence d'une police dévouée dans les ports revient tout simplement à donner aux criminels la clé de la porte. Les accords contractuels avec les forces municipales ne vont rien donner simplement parce que dans la plupart des cas, elles sont incapables de répondre à tous les appels qu'elles reçoivent déjà. On donne la priorité aux appels de service alors que les vols et les cambriolages sont négligés.

Pour faire appliquer les règlements de la Société, il faudrait que chaque membre de la police municipale soit assermenté en vertu de la Loi sur la Société canadienne des ports et rende compte à la société. Sauf pour Saint-Jean de Terre-Neuve, dans chacun des autres ports, il faudrait de deux à huit contrats avec des municipalités.

Tout accord avec la police municipale ne tient pas compte du fait que la police des ports est une fonction proactive et non réactive. Le gouvernement a exprimé ses préoccupations à l'égard de la sécurité des ports en promulguant une loi qui prévoit des mesures spécifiques à cet égard.

En conclusion, monsieur le président, il me semble qu'il est essentiel, dans l'intérêt de la sécurité nationale et de la réputation des ports canadiens à l'étranger, que les ports canadiens rendent compte à un ministre fédéral, par l'intermédiaire d'un organisme centralisé, comme la Société canadienne des ports.

Il faut avoir une force policière des transports nationaux, professionnelle et dévouée, sous la gestion et le contrôle d'un chef de police afin d'assurer la sécurité des biens du Canada et l'intégrité du système des ports canadiens. La responsabilité de cette force policière des transports nationaux devrait être confiée au ministre du Solliciteur général.

La police des transports devrait se voir confier des tâches d'exécution précises en vertu de la Loi sur l'immigration et de la Loi sur les douanes, éliminant ainsi des doubles emplois inutiles et coûteux.

Il faut maintenir la sécurité des ports sur une base de recouvrement des coûts.

[Texte]

Canada has an international commitment as a signatory to the recommended security measures as drafted by the International Maritime Organization with respect to the safety of passengers, crews, and ships. This has now been followed with the Marine Transportation Security Act being implemented for the safety of persons, goods, vessels, and facilities.

What good are these commitments and legislation if there is no competent authority there to assure compliance? Thank you very much, sir.

The Chairman: Mr. Ciunyk, thank you for taking the time as an independent, a citizen who's made a presentation on an aspect of the review by this committee, giving us a greater insight into the issue of police and security. We appreciate the time you've taken.

Mr. Gouk, do you have a question?

Mr. Gouk: No, other than that I have to apologize; I missed the very beginning.

Did you have some specific background in this, or is this just an area that has interested you?

Mr. Ciunyk: It's just my own personal background. It's not noted in there. The rest of it I just read.

Mr. Gouk: Okay. It's excellent and it hits on a lot of very good points. Unfortunately, with the way these things are read through sometimes, certain points tend to get overlooked. It's a very valid point you brought up and I'm sure we're going to have to give it some consideration.

Mr. Ciunyk: Thank you.

The Chairman: Mr. Fontana.

Mr. Fontana: I have just a couple of questions. I take it that the whole thrust of your presentation is based on the fact that you believe a separate police force whose sole task is to protect Canadian assets in ports and everything else is the only police agency that could do it and that local police officers, who are sworn to do exactly the same thing on behalf of municipalities, are incapable of doing that.

• 1840

Second, there presently exists, not only in Quebec... Harbour commissions I'm sure will tell you that they presently contract out with municipal police forces. So what distinguishes a harbour commission from a local port corporation? They're in the same business. They have public assets. They're doing essentially the same job. So why should you have different requirements, essentially, now in place?

Mr. Ciunyk: The whole history of the port police starts back a long time ago, about 1834. The fact that the way of policing a port is proactive instead of reactive is something that a city police force or municipal police force cannot do; they cannot station people there on a permanent basis.

I'm talking about the major ports of Canada, which handle the majority of the general cargoes that flow through the country. That's been my experience over those many years, that there is no other way to do it. That has been the experience of many other countries as well.

[Traduction]

Le Canada s'est engagé sur le plan international et en tant que signataire des mesures de sécurité recommandées par l'Organisation maritime internationale en ce qui concerne la sécurité des passagers, de l'équipage et des navires. La Loi sur la sécurité des transports maritimes qui est actuellement mise en oeuvre pour la sécurité des personnes, des biens, des navires et des installations y fait suite.

Mais à quoi servent ces engagements et cette loi s'il n'y a pas d'autorité compétente pour en assurer l'observation? Merci beaucoup, monsieur.

Le président: Monsieur Ciunyk, merci d'avoir pris le temps, en tant que citoyen indépendant, d'avoir fait une présentation sur un des aspects de l'examen de ce comité, en nous donnant une meilleure idée de la question de la police et la sécurité. Nous vous remercions du temps que vous nous avez consacré.

Monsieur Gouk, avez-vous une question à poser?

M. Gouk: Non, sauf que je dois présenter mes excuses, car j'ai manqué le tout début.

Avez-vous des antécédents dans ce domaine ou est-ce simplement un sujet qui vous intéresse?

M. Ciunyk: C'est ma propre expérience. Ce n'est pas indiqué ici. Le reste provient de mes lectures.

M. Gouk: D'accord. C'est un excellent mémoire qui présente de nombreux points intéressants. Malheureusement, compte tenu de la façon dont ces mémoires sont lus, il arrive parfois que certains aspects soient négligés. Vous avez donc soulevé une question très valable, et je suis sûr que nous allons nous y attarder.

M. Ciunyk: Merci.

Le président: Monsieur Fontana.

M. Fontana: Je n'ai qu'une ou deux questions. Je crois comprendre que l'argument principal de votre présentation s'appuie sur le fait que vous estimez qu'une force de police distincte dont la seule tâche est de protéger les biens canadiens dans les ports et ailleurs est la seule police qui puisse s'en acquitter et que les agents de police locaux, qui sont assermentés pour faire exactement la même chose au nom des municipalités, en sont incapables.

Deuxièmement, il existe actuellement, non seulement au Québec... Les commissions des ports vous diront qu'elles passent actuellement des contrats avec les forces de police municipales. Par conséquent, en quoi une commission des ports est-elle différente d'une société de port locale? Elles font les mêmes choses. Elles possèdent des biens publics. Elles font essentiellement le même travail. Pourquoi devrait-on avoir des exigences différentes?

M. Ciunyk: L'histoire de la police des ports remonte à très longtemps, vers 1834. Le fait que la façon d'assurer la sécurité des ports est une fonction proactive plutôt que réactive en fait quelque chose que les polices municipales ou les polices des villes ne sont pas en mesure de faire; elles ne peuvent pas déplacer du personnel en permanence.

Je parle évidemment des grands ports du Canada, qui accueillent la majorité des grands cargos qui passent par le pays. D'après mon expérience au cours de nombreuses années, il n'y a pas d'autre moyen de le faire. C'est également le cas dans de nombreux autres pays.

[Text]

Mr. Jordan: What kind of criminal activity goes on there that would involve police forces?

Mr. Ciunyk: In the port?

Mr. Jordan: Yes.

Mr. Ciunyk: It's anything that happens in the municipality, in effect. But I think the most important part of it is to know who you have there. Who's working on the waterfront? How are they related to organized crime? How are they related to the movement of cargoes in and out of the waterfront area?

I can say this with some assurance: right now, it's easier to steal a container off the waterfront than in the waterfront because of the police presence there. In fact, that's what goes on.

Mr. Jordan: Would you say that Canada is more vulnerable to that kind of activity than other nations of the world?

Mr. Ciunyk: No.

Mr. Jordan: What do they do in other nations? Do they have a special police force for marine activity or whatever?

Mr. Ciunyk: There are many ports in the world that have dedicated police. Some of them contract with state or municipal police forces. In the last year, I know of three ports that have now reverted back to their own police because they couldn't get service from the adjacent police forces. Those forces had other work to do and it wasn't a priority for them.

That's what I said: it's a proactive function.

Mr. Jordan: What about a special branch, if need be, of the RCMP, say, for marine services? This would be like the way they police airports and so on. You don't think that would be...? I'm just concerned about putting down another layer at a time in our history and economy when we're trying to dispense with layers.

Mr. Ciunyk: The RCMP have had problems in airports. If you're going to dedicate people to the job, then certainly they can do it, just as a municipal police force could do it. They should put a squad down there that could be present all the time. They would get to know the people and know what's going on.

Sure they can do the job. They're as well trained as the Ports Canada police are. They all trained in the same academies. But it's a specialized kind of policing. It's not one in which the phone rings and somebody says they just had something stolen; you have to go down there and find it for them.

Mr. Jordan: I can appreciate that. I think I know what you're driving at.

Mr. Guimond: Your presentation is totally the opposite of what was said by the port operators, who report to the Canada Ports Corporation. They mentioned the fact that, by law, they have the obligation to have Ports Canada police. It costs a lot of money, and the municipal police corps give better service.

[Translation]

M. Jordan: À quel genre d'activité criminelle a-t-on affaire?

M. Ciunyk: Dans le port?

M. Jordan: Oui.

M. Ciunyk: La même chose que dans une municipalité, en fait. Mais je pense que le plus important c'est de savoir qui se trouve dans les ports. Qui travaille sur les quais? Dans quelle mesure ces personnes sont-elles associées au crime organisé? Dans quelle mesure sont-elles liés à l'arrivée et au départ des marchandises dans le secteur des quais?

Je peux dire avec certitude que actuellement, il est plus facile de voler un conteneur au large des quais que sur les quais en raison de la présence de la police sur les quais. En fait, c'est ce qui se passe vraiment.

M. Jordan: Pensez-vous que le Canada est plus vulnérable à ce genre d'activité que d'autres pays?

M. Ciunyk: Non.

M. Jordan: Que font les autres pays? Possèdent-ils une force de police spéciale pour les activités maritimes ou autres?

M. Ciunyk: Il existe de nombreux ports dans le monde qui ont des polices spécialisées. Certains passent des contrats avec l'État ou des forces de police municipales. L'an dernier, je connais trois ports qui ont décidé de revenir à leur propre police car ils ne pouvaient pas obtenir les services adéquats des autres forces de police. Celles-ci avaient autre chose à faire et n'accordaient pas la priorité à la police des ports.

C'est ce que j'ai dit: C'est une fonction proactive.

M. Jordan: Pourquoi pas une direction spéciale, au besoin, de la GRC, par exemple les services maritimes? Ce serait un peu comme la police des aéroports. Vous ne pensez pas que ce serait une possibilité? Je crains que cela nous mène à ajouter un autre niveau à un moment de notre histoire et de notre économie où nous essayons de nous débarrasser des niveaux.

M. Ciunyk: La GRC a eu des problèmes dans les aéroports. Si vous voulez affecter des gens à ce travail, elle peut certainement le faire, tout comme la police municipale. La GRC pourrait installer une équipe qui serait présente à tout moment et qui apprendrait à connaître les gens et à savoir ce qui se passe.

Elle peut certainement faire le travail. Le personnel est aussi bien formé que la police de Ports Canada. Ses membres sont tous formés dans les mêmes académies. Mais c'est un genre de police spécialisé. Il ne s'agit pas de répondre au téléphone à quelqu'un qui déclare que quelque chose lui a été volé; il faut aller sur place et trouver.

M. Jordan: Je comprends. Je pense que je vois où vous voulez en venir.

M. Guimond: Votre présentation va totalement à l'encontre de ce que nous ont dit les exploitants des ports qui relèvent de la Société canadienne des ports. Ils ont mentionné que, de par la loi, ils ont l'obligation de faire affaire à la police de Ports Canada. Cela leur coûte beaucoup d'argent et la police municipale offre un meilleur service.

[Texte]

However, you seem to differ with this opinion. When we discussed this with them, they said they didn't need a police team to check a big pile of coal or iron ore or something like that. Your brief is a surprise to me.

• 1845

Mr. Ciunyk: I can assure you, sir, that you can take different views of what is required. It depends what kind of accountability you feel you have. Certainly you're not going to get a whole bunch of people running there with buckets to steal coal, and I agree with that, but they could damage the equipment that loads that coal in the event of a labour strike or whatever else, and it has happened.

Also, the ports are convinced they can save money by contracting this out. They don't have any accountability or responsibility for this. They have never shown anybody any accountability for it. The minister has, however. If you're going to protect the reputation of the Canadian ports, you had best make sure the ports are clean. There's no sense chasing criminals after it's gone.

The Chairman: Thank you, colleagues. Mr. Ciunyk, thank you again for your submission.

We invite to the table representatives of the Coal Association of Canada: the marketing coordinator, Bill Hannah, and the president, Don Downing. Gentlemen, welcome.

Mr. Donald O. Downing (President, Coal Association of Canada): Mr. Chairman, we appreciate the opportunity to make a presentation. I'll be making an opening statement and then Mr. Hannah, representing an actual shipper, will read the brief.

The Coal Association of Canada represents coal mining companies, railways, ports, electrical utilities consuming coal, and the organizations that provide goods and services to the industry across the country.

The coal industry is an important part of Canada's energy sector. Approximately 18% of all electricity produced in the country is generated by the combustion of coal at 25 generating stations in 6 provinces. There are 28 operating coal mines from coast to coast.

There are 14 operating mines that produce coal for export from Canada to consumers around the globe. Canadians can take pride in the fact that Canadian companies compete against the best in the world in coal trade. In 1994 exports exceeded 30 million metric tonnes.

Canada's coal production in 1994 was a record 73 million tonnes and continues to grow. Direct employment is approximately 10,000, and at least 20,000 persons are employed indirectly. The coal industry annually contributes at least \$3 billion to the Canadian economy. Exports are valued at over \$1.8 billion.

Coal represents one of the most important commodities moved by rail—the largest single commodity by volume—and therefore is an essential revenue source to the western rail system. It is also the single largest commodity by volume to move through west coast terminals at Vancouver and Prince Rupert.

[Traduction]

Mais vous semblez ne pas être de cet avis. Lorsque nous en avons parlé avec eux, ils nous ont dit qu'ils n'avaient pas besoin d'une équipe de police pour vérifier un gros tas de charbon ou de minerais de fer ou de quelque chose du genre. Votre mémoire me surprend.

M. Ciunyk: Je peux vous assurer, monsieur, qu'on peut avoir des opinions différentes sur ce qu'il faut faire. Cela dépend du genre de responsabilités que vous pensez avoir. Il est certain que bien peu de gens vont vouloir voler des seaux de charbon, je suis bien d'accord, mais ils peuvent endommager l'équipement qui charge ce charbon, dans le cas d'une grève ou quelque chose du genre. Cela s'est déjà produit.

D'autre part, les ports sont convaincus qu'ils peuvent économiser en sous-traitant. Ils n'en ont pas la responsabilité ni l'obligation d'en rendre compte. Ils n'en ont jamais rendu compte à personne. Par contre, le ministre a cette responsabilité. Si l'on veut protéger la réputation des ports canadiens, il vaut mieux que les ports soient sûrs. Cela ne sert à rien de poursuivre des criminels après qu'ils soient partis.

Le président: Merci chers collègues. Monsieur Ciunyk, merci encore de votre présentation.

Nous invitons les représentants de l'Association charbonnière canadienne à se présenter. Il s'agit du coordonnateur du marketing, Bill Hannah et du président, Don Downing. Messieurs, soyez les bienvenus.

M. Donald O. Downing (président, Association charbonnière canadienne): Monsieur le président, nous vous remercions de nous donner l'occasion de faire cette présentation. Je vais faire une déclaration liminaire puis M. Hannah, qui représente un affréteur, lira le mémoire.

L'Association charbonnière canadienne représente des compagnies minières, des chemins de fer, des ports, des sociétés de services publics qui consomment du charbon et des organismes qui offrent des biens et des services à l'industrie dans tout le pays.

L'industrie du charbon est un élément important du secteur énergétique canadien. Environ 18 p. 100 de toute l'électricité produite dans le pays provient de la combustion de charbon dans 25 centrales, dans 6 provinces. Il existe 28 mines de charbon en activité d'un océan à l'autre.

Il existe 14 mines en exploitation qui produisent du charbon exporté dans le monde entier. Les Canadiens sont fiers du fait que les compagnies canadiennes peuvent concurrencer les meilleures compagnies mondiales dans ce domaine. En 1994, les exportations dépassaient 30 millions de tonnes métriques.

En 1994, la production de charbon canadienne a battu un record avec 73 millions de tonnes, et continue d'augmenter. L'emploi direct représente environ 10 000 personnes, et l'emploi indirect 20 000 personnes. L'industrie du charbon apporte annuellement au moins trois milliards de dollars à l'économie canadienne. Les exportations sont estimées à plus de 1,8 milliard de dollars.

Le charbon est un des produits les plus importants transportés par chemin de fer—le plus important en volume—et par conséquent représente une source de revenus essentielle pour les chemins de fer de l'Ouest. C'est également le produit le plus important, en volume, à passer par les terminaux de la côte ouest à Vancouver et à Prince Rupert.

[Text]

The industry presentation to the committee this afternoon will be made by Mr. Bill Hannah, marketing coordinator for Line Creek Resources and the chair of the CAC transportation committee.

Mr. Bill Hannah (Chair, Transportation Committee, Coal Association of Canada): Thank you. Mr. Chairman, it is a pleasure to be able to submit the brief on behalf of the Canadian coal industry.

Mr. Downing has described the scale of the Canadian coal industry and the importance of coal exports to the country. No industry has a greater reliance on the transportation system than the coal industry. Flexible, efficient and cost-effective transportation is absolutely essential to the survival of Canadian coal exports.

Over 95% of Canadian coal exports move by ocean vessel; therefore shippers and their customers rely on the Canadian port interface to a great degree as a key element in maintaining international competitiveness. Marine issues, changes in the costing of marine service, and generating revenue from marine services are of concern to coal shippers.

Our concerns and observations on the current situation and our views on future trends will be limited to the areas that most directly affect our industry. These are in the areas of efficiency of operations, the provision of services, the role of government, costs, and new ideas relating to cost recovery or emerging user-pay approaches to cost recovery.

Principles common to all modes. We agree that future government involvement in marine issues should be guided by the principles articulated in the standing committee's terms of reference, specifically, minimizing direct operational services by the federal government. Safety and environmental regulations should be comparable to major trading partners' standards. Services should focus on clients, who should be involved in decisions relating to levels of service, service delivery, and methods of cost recovery. The regulatory burden should be reduced and self-regulation by industry contemplated. The federal government should eliminate services if there is no clear federal role or no clearly identified customer for the service. Subsidies, direct and indirect, should be reduced or eliminated and facilities, if not required, closed.

Our acceptance of these principles does not imply that changing existing approaches will be easy, nor does it imply that we believe adoption of new cost recovery schemes to be viable, even though a change may appear desirable.

Cost recovery or user pay. The principle of cost recovery or user pay is supported by the coal industry. On the whole, we believe the coal industry to be self-sufficient, an industry that pays its own way. However, we believe our competitiveness is compromised when our costs are increased in order to support other industrial sectors or to support unnecessary government administration.

[Translation]

La présentation de l'industrie au comité sera faite cet après-midi par M. Bill Hannah, coordonnateur du marketing pour la *Line Creek Resources* et le président du comité des transports de l'association.

M. Bill Hannah (président, comité des transports, Association charbonnière canadienne): Merci. Monsieur le président, c'est un plaisir de pouvoir présenter ce mémoire au nom de l'industrie charbonnière du Canada.

M. Downing a décrit l'importance de l'industrie charbonnière canadienne et l'importance des exportations de charbon pour le pays. Aucune autre industrie ne dépend davantage du système des transports que l'industrie charbonnière. Il est donc essentiel pour la survie des exportations de charbon canadien d'avoir un système de transport souple, efficace et rentable.

Plus de 95 p. 100 des exportations canadiennes de charbon sont transportées par bateau; par conséquent, les expéditeurs et leurs clients dépendent largement de leurs liens avec les ports canadiens pour assurer leur compétitivité internationale. C'est pourquoi les expéditeurs de charbon s'inquiètent des questions maritimes, des changements apportés aux coûts des services maritimes et à la création de revenus à partir des services maritimes.

Nos préoccupations et nos observations sur la situation actuelle ainsi que nos opinions sur les tendances futures se limiteront aux secteurs qui touchent directement notre industrie. Il s'agit de questions d'efficacité de l'exploitation, de la prestation des services, du rôle du gouvernement, des coûts et des nouvelles idées concernant le recouvrement des coûts ou de nouvelles méthodes de recouvrement des coûts, notamment en faisant payer l'utilisateur.

● 1850

Principes communs à tous les modes. Nous convenons que l'intervention du gouvernement dans les questions maritimes doit être guidée par les principes énoncés dans le mandat du Comité permanent, en particulier la réduction au maximum des services directs opérationnels du gouvernement fédéral. Les règlements sur la sécurité et l'environnement doivent se comparer aux normes de nos grands partenaires commerciaux. Les services doivent se concentrer sur les clients, qui doivent participer aux décisions portant sur les niveaux de service, la prestation des services et les méthodes de recouvrement des coûts. Le fardeau réglementaire doit être réduit et l'on doit envisager l'autoréglementation de l'industrie. Le gouvernement fédéral doit éliminer ces services lorsque son rôle n'est pas clair ou qu'il n'y a pas de clients clairement identifiés pour ce service. On devrait réduire ou éliminer les subventions, directes et indirectes, et fermer les installations, si elles s'avèrent inutiles.

Notre acceptation de ces principes ne veut pas dire qu'il sera facile de modifier les méthodes actuelles, et ne veut pas dire non plus que nous croyons que l'adoption des nouveaux plans de recouvrement des coûts soit viable, même si un changement peut sembler souhaitable.

Recouvrement des coûts ou l'utilisateur payeur. Le principe du recouvrement des coûts ou de l'utilisateur payeur à la faveur de l'industrie charbonnière. Dans l'ensemble, nous pensons que l'industrie charbonnière doit être autosuffisante et s'acquitter de ses propres coûts. Toutefois, nous croyons que notre compétitivité est compromise lorsque nos coûts augmentent afin de soutenir d'autres secteurs industriels ou soutenir une administration gouvernementale inutile.

[Texte]

New user-pay approaches must be developed in concert with shippers and terminal operators to ensure that fees relate to the costs and value of service. The coal industry would be sensitive to and oppose, for example, fees based on vessel or cargo size without reference to the actual cost of service. Most coal export cargoes are carried in very large vessels.

There are a number of services provided by government out of general revenues that could shift to user pay. Since the current structure of government-provided service results in indirect costs to shippers or terminal operators through the tax system, it is imperative for current costs to go down coincident with the imposition of new cost recovery schemes or user-pay approaches.

Reducing the cost of government—in this case Transport Canada—is a legitimate objective only to the extent that the net cost of doing business is reduced. The coal industry is skeptical of new approaches to cost recovery without clear explanation of how existing costs will be reduced prior to or coincident with adoption of new approaches.

The previous federal government initiated a program of review under the auspices of the regulatory reform strategy paper of 1988, and in conjunction with this Transport Canada began an initiative aimed at cost recovery to which our industry and others responded in 1990. The cost recovery initiative was widely interpreted as being clearly designed to increase government revenue under the guise of user fees, and many industries protested.

It will be no more acceptable if this new initiative lowers costs for Transport Canada by transferring costs to the private sector, where the previous initiative sought to increase revenue for Transport Canada. The net effect is still the same and no more palatable.

Recommendations. Before implementing cost-recovery schemes or user-pay approaches to service provision, a clear and complete cost accounting is required. This means developing a complete understanding of how costs are incurred now, i.e. where and how the money is spent. Thereafter, efforts to reduce costs and/or improve efficiencies within the government service provider must be undertaken.

Methods to ensure value for money must be developed in collaboration with shippers and terminal operators. After developing a basis for legitimate charges for users, the cost savings that will accrue to shippers and terminal operators as a result of the government's cost reductions need to be clearly identified. Such a complete assessment will allow shippers and terminal operators to do an appropriate cost-benefit analysis of proposed changes.

Port sector. We do not have extensive comments on the future direction of port management. We do believe, however, that there are many small ports and harbours in Canada on all coasts that service very little export or import volume or

[Traduction]

Il faut donc trouver de nouvelles méthodes, en collaboration avec les expéditeurs et les exploitants de terminal pour faire en sorte que les frais demandés correspondent au coût et à la valeur des services. L'industrie charbonnière s'opposerait par exemple aux frais fondés sur la taille du navire ou du chargement sans tenir compte du coût réel du service. La plupart des chargements de charbon à l'exportation sont transportés dans de très grands navires.

Il existe un certain nombre de services fournis par le gouvernement à même les recettes générales qui pourraient être payés par l'utilisateur. Étant donné que la structure actuelle des services fournis par le gouvernement entraîne des coûts indirects pour les affréteurs ou les exploitants de terminal dans le cadre du système fiscal, il est impératif que les coûts actuels baissent parallèlement à l'imposition de nouveaux programmes de recouvrement des coûts ou de méthodes faisant payer l'utilisateur.

La réduction des coûts du gouvernement—dans ce cas, Transports Canada—est un objectif légitime dans la mesure seulement où l'on réduit le coût net de faire des affaires. L'industrie du charbon est sceptique à l'égard des nouvelles méthodes de recouvrement des coûts qui n'expliquent pas clairement comment on réduira les coûts existants avant ou pendant l'adoption des nouvelles méthodes.

Le gouvernement fédéral précédent avait entrepris un programme d'examen sous les auspices de la stratégie sur la réforme de la réglementation de 1988, et dans ce cadre, Transports Canada avait commencé à viser le recouvrement des coûts, ce à quoi notre industrie et d'autres avaient répondu en 1990. En effet, cette initiative avait été largement interprétée comme une mesure visant clairement à accroître les revenus du gouvernement, sous prétexte de faire payer les usagers, c'est pourquoi de nombreuses industries avaient protesté.

Nous ne pourrions pas plus accepter cette initiative, qui réduit les coûts de Transports Canada en les transférant au secteur privé, que la précédente qui cherchait à accroître les revenus de Transports Canada. L'effet net sera le même et ne sera pas plus acceptable.

Recommandation. Avant de mettre en oeuvre des programmes de recouvrement des coûts visant à faire payer les services aux utilisateurs, il faut procéder à une comptabilité analytique claire et complète. Pour ce faire, il faudra bien comprendre la façon dont les coûts sont engagés actuellement, c'est-à-dire où et comment l'argent est dépensé. Par la suite, il faudra entreprendre de réduire les coûts et d'améliorer l'efficacité de la prestation des services du gouvernement.

Il faudra élaborer des méthodes d'optimisation des ressources en collaboration avec les expéditeurs et les exploitants de terminal. Après avoir établi la base des frais légitimes que peuvent payer les utilisateurs, il faudra clairement déterminer les économies que feront les expéditeurs et les exploitants de terminal à la suite de la réduction des coûts du gouvernement. Cette évaluation globale permettra aux affréteurs et aux exploitants de terminal de procéder à une analyse de rentabilité appropriée des changements proposés.

Le secteur des ports. Nous n'avons pas d'observation importante à faire sur l'orientation future de la gestion des ports. En revanche, nous croyons qu'il existe de nombreux petits ports au Canada, sur toutes les côtes, qui ne représentent qu'un

[Text]

business of any kind in comparison with the whole, yet account for a significant share of administrative and operating costs. The ongoing support for many ports is a form of subsidy that even if justified on public policy grounds should not be funded by Transport Canada.

Recommendations. The cost of providing services to small ports and harbours should be identified and the ongoing viability of many small ports tested. The public policy supporting non-viable ports or small harbours should be identified and the funding clearly tied to the appropriate ministry responsible for priorities in that policy area. This will ensure accountability for small port funding without burdening other viable ports with the cost.

• 1855

The federal organization of Canada Ports Corporation may be outdated and account for higher-than-necessary administrative costs. Greater local port autonomy may reduce duplication and flatten organizational structures, thus reducing bureaucracy.

For many years, coal shippers using the terminal at Roberts Bank have been contractually compelled to pay fees to the terminal operator, including high land rental and through-put fees charged by the Vancouver Port Corporation. These already high discriminatory fees have been escalating by 10% annually, although international coal prices have dropped dramatically over the years. Even though VPC indicated six months ago their willingness to provide some relief, the port's bureaucracy is so tangled that no action has been taken to date.

It is our contention that the matter is moving far too slowly, to the detriment of our industry and export volumes. This is in part due to needless delays built into the bureaucracy. Greater local autonomy would probably assist decision-making on issues such as this one. Tens of millions of dollars have been paid to the VPC, and much of the cumulative total has been returned to Ottawa.

We recommend that the organization and management of large ports should be streamlined. Possible changes in management structure should focus, in part, on management duplication between Canada Ports Corporation and local port organizations. A process to resolve serious differences over fees between shippers, terminals, and port corporations should be jointly developed and implemented. The dispute resolution process would be aimed at ensuring value for money in all fees and charges for marine services.

A characteristic of the transportation system utilized by the coal industry is the provision of service by a monopoly. Coal exporters are more or less captive to single-rail and terminal operations. This has generally not affected the technical excellence of the operations insofar as coal exports are concerned; however, the situation can lead to distortions in economic returns and conflicts over fees and charges.

[Translation]

très petit volume d'exportation ou d'importation par rapport à l'ensemble du pays, et qui pourtant absorbent une part importante des coûts d'administration et d'exploitation. Le soutien accordé à de nombreux ports est une forme de subvention qui, même si elle est justifiée pour des motifs de politique publique, ne devrait pas être financée par Transports Canada.

Recommandation. Le coût de la prestation des services aux petits ports doit être calculé et la viabilité de bon nombre de ces petits ports vérifiée. Il faut examiner la politique publique qui soutient les ports non viables ou les petits ports et lier clairement le financement au ministre responsable des secteurs prioritaires dans le cadre de cette politique. Ce sera une façon d'assurer l'imputabilité du financement des petits ports sans faire porter le fardeau des coûts à d'autres ports viables.

L'administration fédérale de la Société canadienne des ports est peut-être désuète et elle entraîne peut-être des frais administratifs plus élevés qu'il n'est nécessaire. Un accroissement de l'autonomie des ports locaux permettrait peut-être de réduire le double emploi et d'aplanir les structures organisationnelles et, par conséquent, de réduire la bureaucratie.

Depuis des années, les expéditeurs de charbon qui utilisent le terminal de Roberts Bank ont une obligation contractuelle de payer des droits à l'exploitant du terminal, y compris les loyers fonciers et les droits de transit élevés imposés par la société du port de Vancouver (SPV). Ces droits déjà élevés et injustes ont augmenté de 10 p. 100 par an en dépit du fait que les prix internationaux du charbon ont considérablement diminué. Même si la SPV s'est montrée disposée il y a six mois à accorder un certain répit aux utilisateurs, l'administration du port est tellement confuse qu'aucune initiative n'a encore été prise.

À notre avis, la situation évolue beaucoup trop lentement au détriment de notre industrie et du volume des exportations. Cela est dû en partie à des délais inutiles inhérents à l'administration. Si les sociétés portuaires locales jouissaient d'une plus grande autonomie, cela faciliterait probablement la prise d'une décision sur des questions comme celle-là. On a payé une dizaine de millions de dollars à la SPV et le gouvernement fédéral a récupéré une bonne partie de cet argent.

Nous recommandons de rationaliser l'organisation et la gestion des grands ports. Les changements éventuels qui seront apportés à la structure de gestion doivent viser notamment à éviter les chevauchements qui existent entre la Société canadienne des ports et les sociétés portuaires locales. Il faut en même temps mettre au point et appliquer un système permettant de régler les désaccords profonds qui existent entre les expéditeurs, les terminaux et les sociétés portuaires au sujet des droits à payer. Ce système devrait viser à s'assurer que les droits et les frais imposés pour les services maritimes sont raisonnables.

L'une des caractéristiques du système de transport utilisé par l'industrie houillère est son aspect monopolistique. Les exportateurs de charbon sont plus ou moins captifs d'une compagnie ferroviaire unique et d'une société d'exploitation de terminaux. D'une manière générale, cette situation n'a pas compromis l'excellence technique de ces services en ce qui concerne les exportations de charbon, mais la situation peut entraîner une perturbation des rendements économiques ainsi que des conflits au sujet des droits et des frais à payer.

[Texte]

Our recommendation is that there should be a move to contract out government services to the private sector. Provision for competitive bidding and periodic contract renewals should be made.

As for technology development and deployment, we have little specific knowledge of how advances in technology might assist in lowering costs while maintaining safety and environmental standards in the provision of marine services. In coal mining operations, satellite-based positioning systems potentially offer greater accuracy, increased flexibility and lower costs in many parts of existing operations. It may be that similar systems can offer benefits in marine services, including navigational aids.

Our experiences with changes in railway technology indicate that interrelated labour and organizational issues often unnecessarily slow the deployment of new technology. Despite existing evidence of the effectiveness of the new equipment, the replacement of cabooses on trains in Canada with automatic sensing equipment took approximately five years. Technology may assist the introduction of new methods of marine service delivery. Our recommendation is that the introduction of labour-saving and cost-effective new technologies should be fast-tracked.

In summary, coal exports exceed thirty million tonnes per annum, making coal one of the key export commodities in terms of value and in terms of revenue to the transportation system and terminal operators. As has often been observed in the past, the demand for transportation services, including marine services, is a derived demand resulting from international demand for Canadian coal and other commodities and products. The role of the transportation system is to serve cost-effectively, flexibly, and reliably so that the commodities and products forming the base demand can compete in their marketplaces.

Our concern about marine services has less to do with reliability than it does with flexibility and cost-effectiveness. Services provided by government are typically over-administered and are managed by bureaucracies located in far-off capitals that do not feel the teeth of international competition. They are therefore larger, more costly, and move more slowly than is required by the marketplaces served by exporters and importers.

As a general statement, direct cost recovery and user-pay arrangements are supported by the coal industry as a means of ensuring lowest costs and preventing cross-subsidization. However, in a transition from government-provided service to user-pay, there is a possibility that shippers and terminal operators will suffer increased costs. Increased costs cannot be absorbed by Canadian exporters. A good deal of analysis needs to be contemplated prior to moving to cost-recovery or user-pay schemes.

[Traduction]

Nous recommandons que l'on sous-traite les services gouvernementaux au secteur privé. Il faut faire des appels d'offres concurrentiels et procéder à des renouvellements périodiques des contrats.

En ce qui concerne le développement et le déploiement de la technologie, nous ne savons pas beaucoup dans quelle mesure au juste les progrès technologiques pourraient nous aider à faire baisser le coûts tout en maintenant les normes de sécurité et les normes environnementales dans les services maritimes. Dans les gisements houillers, des systèmes de positionnement par satellite permettent une plus grande précision et une plus grande souplesse; ils permettent également d'abaisser les coûts dans bien des secteurs. Il est possible que des systèmes analogues et notamment des aides à la navigation soient avantageux dans les services maritimes.

À en juger d'après les changements que nous avons connus dans la technologie ferroviaire, les conflits de travail et les problèmes organisationnels qui sont interdépendants ralentissent souvent inutilement le déploiement de la nouvelle technologie. Malgré les preuves que l'on avait de l'efficacité du nouveau matériel, il a fallu environ cinq ans pour que l'on remplace au Canada les fourgons de queue des convois ferroviaires par du matériel de détection automatique. La technologie peut faciliter l'introduction de nouvelles méthodes d'exécution des services maritimes. Nous recommandons d'accélérer l'adoption de nouvelles technologies qui permettent d'économiser de la main-d'oeuvre et de réduire les coûts.

Je signale brièvement que les exportations de charbon sont supérieures à 30 millions de tonnes par an; le charbon est donc un des principaux produits d'exportation si l'on se base sur la valeur des exportations et les revenus que cela représente pour l'industrie des transports et les exploitants de terminaux. Comme on a pu déjà le constater à maintes reprises, la demande de services de transport, y compris de services maritimes, est une demande qui dérive de la demande internationale de charbon canadien ainsi que d'autres produits et marchandises. Le rôle du système de transport est d'être rentable, souple et fiable de façon à ce que les denrées et les produits qui constituent la demande de base puissent être concurrentiels sur les marchés.

Ce n'est pas tant la fiabilité des services maritimes qui nous préoccupe, mais plutôt leur manque de souplesse et de rentabilité. Les services fournis par le gouvernement sont caractérisés par une administration excessive et ils sont gérés par des administrations qui se trouvent dans des capitales éloignées et qui ne ressentent pas les effets de la concurrence internationale. Par conséquent, ces administrations sont plus lourdes, plus coûteuses et plus lentes que ne l'exigent les marchés desservis par les exportateurs et les importateurs.

En principe, l'industrie houillère est en faveur de la récupération directe des frais et du système de financement par les usagers car c'est un moyen de garantir les coûts les plus bas et d'éviter l'interfinancement. Il est toutefois possible que le passage d'un service fourni par le gouvernement à un système de paiement par l'utilisateur fasse augmenter les coûts des expéditeurs et des exploitants de terminaux. Les exportateurs canadiens ne peuvent pas absorber ces augmentations. Il faut donc songer à faire des analyses fouillées avant d'adopter un tel système.

[Text]

The coal industry supports efforts to reduce administration and bureaucracy in the transportation sector, including reducing and removing duplication between Canada Ports Corporation and local ports corporations. We support the development of new processes to address fee and service charge disputes and to ensure fees and charges are directly linked to the value of services provided. The coal industry supports rapid deployment of new technologies that may lower overall costs and encourage the transition to new methods of marine service provision.

● 1900

Thank you for giving us this opportunity to present our views. The coal industry is willing to participate in ongoing discussions and consultations that lead to lower costs, improved service and enhanced competitiveness. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Hannah and Mr. Downing. You've obviously given much thought to this and you have provided us with a submission in a very short period of time. We appreciate the work you've done with this.

Mr. Hannah: Thank you.

Mr. Guimond: On page 5 you refer to the terminal at Roberts Bank. I made a visit there last June and I want to understand something. I saw a lot of coal. I want to understand how the fee system works. Does the terminal operator pay rent to the Vancouver Port Corporation? What is the system like?

Mr. Hannah: Due to contractual obligations between the various shippers and Westshore Terminals, the operator of Roberts Bank, there is a land lease rental component of the fee charged for handling the coal. That has escalated at 10% per annum since inception of the contracts in the early 1980s. Initially the island was 25% of the size it is now. In the early 1980s it was expanded to the current pads two, three and four.

Our mine came on-stream in the early 1980s and part of our long-term commitment. . . at that point it was a National Harbours Board lease component of the price for lifting coal. As Roberts Bank charges more, our contract changes as well. Therefore we are actually paying it through Roberts Bank to the VPC.

Mr. Guimond: To the VPC. . .

Mr. Hannah: We are sort of the third party. The contract is with VPC and Roberts Bank. As part of our contract with Roberts Bank, as it changes, our rates change as well.

Mr. Guimond: But the operator keeps only a part of the profits, with the major part going to VPC.

Mr. Downing: The Westshore Terminals is occupying land owned by the Vancouver Port Corporation, for which it pays a rental fee. In addition, a through-put charge is paid by Westshore Terminals to the Vancouver Port Corporation. Both of those charges are passed through to the shippers.

[Translation]

L'industrie houillère approuve les efforts qui sont faits pour réduire les formalités et l'appareil administratif dans le secteur des transports, notamment pour réduire et supprimer les activités de la Société canadienne des ports et des sociétés portuaires locales qui se chevauchent. Nous sommes en faveur de la mise au point de nouveaux systèmes de règlement des différends au sujet des droits et des taxes et de leur établissement en fonction de la valeur des services fournis. L'industrie houillère recommande le déploiement rapide de technologies nouvelles susceptibles de diminuer les frais généraux et d'encourager la transition à de nouvelles méthodes d'exécution des services maritimes.

Merci de nous avoir donné l'occasion d'exposer nos opinions. L'industrie houillère est bien disposée à participer aux discussions et aux consultations qui se déroulent en vue de diminuer les frais, d'améliorer le service et d'accroître la compétitivité. Merci.

Le président: Merci, messieurs Hannah et Downing. Vous avez manifestement mûrement réfléchi à la question et vous nous avez fait un exposé très rapidement. Nous apprécions votre travail.

M. Hannah: Merci.

M. Guimond: À la page 5, vous parlez du terminal de Roberts Bank. J'y suis allé au mois de juin l'année dernière et je voudrais savoir quelque chose. J'ai vu beaucoup de charbon. Je voudrais savoir comment fonctionne le système des droits. L'exploitant du terminal paie-t-il un loyer à la société du port de Vancouver? Comment cela marche-t-il?

M. Hannah: En raison des obligations contractuelles qui lient les expéditeurs à la société Westshore Terminals, qui exploite le terminal de Roberts Bank, les droits imposés pour la manutention du charbon incluent un loyer foncier. Ce loyer a augmenté de 10 p. 100 par an depuis que les contrats ont été instaurés, c'est-à-dire depuis le début des années quatre-vingts. Au début, l'île avait le quart de sa superficie actuelle. Au début des années quatre-vingts, on l'a agrandie et on y a ajouté les zones 2, 3 et 4.

Notre mine est entrée en exploitation au début des années 1980 et nous avons dû prendre des engagements à long terme. À cette époque-là, le prix de manutention du charbon imposé par le Conseil des ports nationaux comprenait le loyer. Notre contrat change chaque fois que les frais imposés par le terminal de Roberts Bank augmentent. Par conséquent, nous payons maintenant ce loyer à la SPV par l'intermédiaire du terminal de Roberts Bank.

M. Guimond: À la SPV. . .

M. Hannah: Nous sommes en quelque sorte un tiers. Nous avons un contrat avec la SPV et Roberts Bank. En vertu du contrat que nous avons signé avec le terminal de Roberts Bank, quand le loyer change, les tarifs que l'on nous impose changent également.

M. Guimond: L'exploitant ne conserve toutefois qu'une partie des bénéfices et c'est la SPV qui reçoit la grosse part du gâteau.

M. Downing: La société Westshore Terminals occupe un terrain qui appartient à la société du port de Vancouver et pour lequel elle paye un loyer. Elle lui verse également des droits de transit. Elle facture ensuite ces deux types de frais aux expéditeurs.

[Texte] [Traduction]

In addition, the shippers would pay Westshore Terminals a fee for unloading trains and loading vessels. The charge the shippers pay to Westshore Terminals for lease rental and through-put are back to back with the fees paid by Westshore Terminals to the Vancouver Port Corporation. Those fees are the basis for a dispute at the moment between shippers, the terminals and the Vancouver Port Corporation.

Mr. Guimond: There is a place for new development, which I believe will be for the container business. Who will pay for the development of this?

Mr. Downing: That development will be separate from the coal operation in terms of rentals and development charges and so on. That falls outside our area of concern.

Mr. Guimond: Thank you.

Mr. Gouk: In order to make decisions about the transportation structure, we need to have some idea of the export expectations of the coal industry. In Prince Rupert, through Ridley Terminals, you handle about six million tonnes, which is about 50% of capacity. That six million is based largely on a contract that expires in 1998, I believe. What is the future of the coal sales that are currently being achieved under this contract subject to expiry, and what are your future projections in terms of coal exports through the west coast?

• 1905

Mr. Downing: I could comment generally on the northeast British Columbia situation. There are contracts for the export of coal from two mining operations there, which is the six million tonnes you referred to. All of that coal is exported through Ridley Terminals. Those contracts expire in 1998 and 1999. A portion of that coal export is certainly questionable in terms of its long-term viability.

I think there's a general understanding that the operators of the mines have a chance of maintaining their international competitiveness. Therefore, there is some chance that those export volumes could be maintained.

We think there's certainly a very strong chance that we'll be able to retain all of the volume as a Canadian export. We would agree that there's some question about whether the volume of six million tonnes would be maintained through the Ridley Terminals.

On the whole, I think exports through the Vancouver area from other mines. . . we expect to see them grow modestly in the future and we think we'll be able to maintain and grow the total 30-million tonne export figure. Whether or not the future includes Ridley Terminals at six million tonnes or some number above or below that is questionable.

Mr. Hubbard: Can you give us some rough figures in terms of what it's costing you? You feel the transportation costs in the port areas are higher than they should be. Are you basing that on some other ports? What kind of money are you talking about?

For example, for wheat last year we talked about \$8 per tonne for handling, maybe, as opposed to around \$1 in the United States. What are the criteria we can assess and have some feel for in terms of these costs that you have to reduce?

Ceux-ci payent en outre une taxe de déchargement des trains et de chargement des navires à la Westshore Terminals. Le montant payé à celle-ci par les expéditeurs pour le loyer et les droits de transit sont directement proportionnels à ce qu'elle paye à la société du port de Vancouver. Pour le moment, ces droits font l'objet d'un désaccord entre les expéditeurs, les terminaux et la société du port de Vancouver.

M. Guimond: Il y a de la place pour de nouvelles installations qui serviront au transport par conteneurs, si je ne m'abuse, qui paiera cela?

M. Downing: Cela n'aura rien à voir avec les loyers ainsi que les autres frais que doivent payer les sociétés houillères. C'est une question qui ne nous concerne pas.

M. Guimond: Merci.

M. Gouk: Pour prendre des décisions au sujet du réseau de transport, il faut avoir une idée des attentes de l'industrie houillère en matière d'exportation. À Prince Rupert, vous manutentionnez environ six millions de tonnes de charbon par l'intermédiaire de la Ridley Terminals, soit environ 50 p. 100 de la capacité. Cela se fait en majeure partie en vertu d'un contrat qui vient à échéance en 1998, si je ne me trompe. Quelles sont les perspectives pour les ventes de charbon qui se font déjà dans le cadre de ce contrat qui vient à expiration et quelles sont vos prévisions au sujet du charbon exporté par les ports de la côte ouest?

M. Downing: Je pourrais faire des commentaires d'ordre général sur la situation qui existe dans le nord-est de la Colombie-Britannique. Il existe des contrats portant sur l'exportation de charbon de deux mines; il s'agit des six millions de tonnes de charbon dont vous avez parlé. Tout ce charbon est exporté par la Ridley Terminals. Ces contrats viennent à échéance en 1998 et 1999. La viabilité à long terme d'une partie de ces exportations est manifestement douteuse.

Je crois que l'on estime généralement que les exploitants des mines en question ont certaines chances de maintenir leur compétitivité internationale. Par conséquent, il y a donc des chances que le volume de charbon exporté soit maintenu.

Nous estimons qu'il y a de fortes chances que le volume actuel soit maintenu intégralement. On se demande toutefois si les six millions de tonnes de charbon continueront à être acheminées par la Ridley Terminals.

Dans l'ensemble, on estime que le volume des exportations en provenance d'autres mines par le port de Vancouver n'augmentera que légèrement et nous pensons être en mesure de maintenir le volume total des exportations à 30 millions de tonnes, voire de l'accroître. Ce que l'on ignore, c'est si les six millions de tonnes en question ou un peu plus ou un peu moins continueront d'être exportées par Ridley Terminals.

M. Hubbard: Pouvez-vous nous dire en gros combien cela vous coûte? Vous estimez que les frais de transport dans les ports sont trop élevés en l'occurrence. Faites-vous la comparaison avec d'autres ports? Combien cela représente-t-il?

Par exemple, l'année dernière, nous avons dit que les frais de manutention du blé s'élevaient à 8\$ la tonne alors qu'ils n'étaient que d'environ 1\$ aux États-Unis. Sur quels critères peut-on se fonder pour faire ces évaluations et avoir une idée des réductions qu'il faut faire?

[Text]

Mr. Hannah: The through-put charges at Westshore Terminals are of a long-term contractual nature. We're not really arguing with that. The argument was with the land rental rates through VPC, which have escalated at 10% per annum under a long-term agreement since its inception in the early 1980s. When the contract was signed in the early 1980s, it was in a period of high interest rates, but those rates don't exist any more.

Mr. Hubbard: I'm having some difficulty, though, with the 10%. Say it was 3¢ and it went to 4¢. You're talking about quite a big increase on a percentage basis. But what are we talking about in real dollars and cents in terms of what this burden is? Were you given a special incentive to begin with, which has gone up? Or do you feel it has been unjustly applied? Has it gone from \$1 to \$1.50?

Mr. Downing: If we were to look at the total charge applied to shippers by Westshore Terminals, which includes the escalating VPC charges, then Westshore Terminals would have, if not the highest, among the highest service charges in the world. Those charges are escalating in a period when international coal prices have been in steady decline.

In looking at the three elements of cost that coal exporters face, the mine costs have probably been driven down by at least 50% over the last 10 years. The railway charge, which is the largest single charge that exporters face, remained flat over that period while port charges, specifically at Westshore Terminals Ltd. at Roberts Bank, have been escalating.

So it's money that's going into the transportation side of the business, not to the shipper. The portion we're talking about in round figures amounts to \$1 out of about \$5.50 probably. The continuing escalation would be something we have a serious concern about.

Mr. Hubbard: Mr. Chairman, sometime probably your association might send to our committee a general account of what coal is selling for in Japan or wherever you're selling it and what it's costing to mine, ship, move and store it and so forth.

This would give us some way of assessing this particular situation. It would certainly be to my benefit to know. We heard those figures from the iron ore people when we were in Montreal. It would certainly be good to hear what the coal industry is facing.

The Chairman: Maybe Mr. Hannah and Mr. Downing can supply to the committee clerk a breakdown of costs, if that's available.

• 1910

Mr. Downing: Yes, immediately following the meeting we'll supply you with our analysis of the situation facing the coal exporters, including our analysis of the port charges.

The Chairman: Thank you, Mr. Hubbard.

Gentlemen, thank you very much for your presentation. I appreciate the time you've taken to be with us today.

I would now like to invite to the table Captain van der Gracht from the Fraser River Pilots' Association.

[Translation]

M. Hannah: Les droits de transit imposés par la Westshore Terminals sont prévus dans un contrat à long terme. Nous n'avons rien à redire à ce sujet. Ce que nous contestons, c'est la hausse annuelle de frais de loyer de 10 p. 100 que la SPV nous impose depuis le début des années 1980 dans le contexte d'un contrat à long terme. Quand celui-ci a été signé, les taux d'intérêt étaient élevés mais ce n'est plus le cas.

M. Hubbard: J'ai de la difficulté à admettre cette hausse de 10 p. 100. Si cela est passé de 3c. à 4c., cela représente une hausse assez élevée en pourcentage. Combien cela représente-t-il au juste? Vous avez donc en effet bénéficié d'un tarif de faveur au début, qui a augmenté par la suite, ou bien s'agit-il d'une hausse injuste? Est-ce qu'il s'agit d'une hausse de 1\$ à 1,50\$?

M. Downing: Si l'on fait le total des taxes et redevances imposées aux expéditeurs par la Westshore Terminals, qui comprend les loyers à la hausse de la SPV, la Westshore Terminals a l'un des tarifs les plus élevés du monde sinon le plus élevé. Et ces frais augmentent alors que nous sommes dans une période où les prix internationaux du charbon ne cessent de diminuer.

Si l'on tient compte des trois éléments qui entrent dans le calcul des coûts des exportateurs de charbon, on constate que les frais miniers ont probablement diminué d'au moins 50 p. 100 en l'espace d'une dizaine d'années. Les frais de transport ferroviaire qui sont les plus élevés pour les exportateurs sont restés stationnaires au cours de cette période, alors que les frais portuaires, imposés surtout par la Westshore Terminals Ltd à Roberts Bank, ont augmenté.

C'est donc de l'argent qui va aux transporteurs et pas aux expéditeurs. En chiffres ronds, la partie des frais en question représente probablement 1\$ sur une somme d'environ 5,50\$. La hausse continue de ces frais est une question qui nous préoccupe beaucoup.

M. Hubbard: Monsieur le président, votre association pourrait peut-être envoyer à un moment ou l'autre à notre Comité un document qui donnerait une idée générale des prix de vente du charbon au Japon ou à un autre pays et des frais d'extraction, d'expédition et de stockage, ainsi que des autres frais.

Cela nous permettrait d'évaluer la situation. Cela m'intéresserait certainement d'avoir ces renseignements. Les représentants des aciéries nous ont donné ce genre de chiffres quand nous avons siégé à Montréal. Ce serait certainement une bonne chose de savoir dans quelle situation se trouve l'industrie houillère.

Le président: Messieurs Hannah et Downing pourraient peut-être remettre à la greffière du comité une ventilation des coûts, si cela existe.

M. Downing: Oui, immédiatement après la réunion, nous vous remettrons notre analyse de la situation à laquelle sont confrontés les exportateurs de charbon y compris notre analyse des frais de port.

Le président: Merci, monsieur Hubbard.

Messieurs, je vous remercie infiniment de votre exposé. J'apprécie le temps que vous nous avez consacré aujourd'hui.

Je prie maintenant le capitaine van der Gracht de la Fraser River Pilots' Association de prendre place.

[Texte]

The order of appearance of our witnesses is a little shuffled this afternoon because we met yesterday with some of the individuals, so many of our questions are already answered. Also, some other presentations from individual citizens are much condensed compared to the usual time it takes to question an organization, so the schedule collapses very quickly.

Thank you very much for coming before our committee, Captain van der Gracht and Mr. Burnett. Do you want to introduce yourselves and tell us who's making the presentation?

Captain Bill Burnett (Chairman, Fraser River Pilots' Association): I'm Captain Bill Burnett, chairman of the Fraser River Pilots' Association. I'd like to thank you for this opportunity to appear here today. We, like the North Fraser Harbour Commission, are wiping our feet in front of a parliamentary committee.

Our brief, being too long to read, is replaced by a short overview; however, we hope the committee finds time to peruse said brief.

After hearing some other presentations today, I'll ask my colleague, Captain van der Gracht, to first give a short history of pilotage on the Fraser River before I do the oral presentation.

Captain Mike van der Gracht (Fraser River Pilots' Association): Thank you, Mr. Chairman.

The pilotage on the Fraser River was first established as a district on April 15, 1879, and was known at that time as the district of Yale and New Westminster. Legislation was abrogated in 1904, with the Yale and New Westminster districts being divided to form the New Westminster pilotage district and the Vancouver district.

This district was signed into existence by Sir Wilfred Laurier on February 6, 1904. In 1918 the Robb royal commission recommended that the New Westminster district be left as a separate entity, as local conditions found there set it apart from other districts. So when all of the districts on the west coast were amalgamated, the New Westminster district remained separate.

In 1928 the Morrison report reaffirmed what the royal commission had recommended: that the present system be continued, as the New Westminster district stands on a different footing from that of other districts, and that it is necessary for the few pilots employed to be thoroughly familiar with the local conditions.

A very comprehensive study on pilotage was commissioned in 1962, headed by the Hon. Justice Bernier. There were two special recommendations made by the royal commission with regard to the New Westminster district.

The first recommendation was that the New Westminster district was to remain a separate pilotage district, with the Harbour of Vancouver and the proposed Roberts Bank port and connecting waters as joint territory for the sole purpose of allowing the New Westminster pilots to commerce or terminate Fraser River trips.

Recommendation number two was that pilotage waters in the district of New Westminster were to be classified as public service for the time being. It was also suggested by the Bernier commission that pilots become employees and receive a fixed salary, for the commission believed the district was gradually deteriorating.

[Traduction]

L'ordre de comparution des témoins a été légèrement remanié cet après-midi parce que certaines personnes que nous avons vues hier ont déjà répondu à une bonne partie de nos questions. Par ailleurs, d'autres témoignages personnels sont tellement condensés par rapport au temps qu'il faut normalement pour poser des questions à une organisation que l'horaire est très vite bouleversé.

Capitaine van der Gracht, M. Burnett, je vous remercie beaucoup d'être venus. Voulez-vous vous présenter et nous dire qui fera l'exposé.

Le capitaine Bill Burnett (président, Fraser River Pilots' Association): Je suis le capitaine Bill Burnett, président de la Fraser River Pilots' Association. Je tiens à vous remercier de nous avoir donné l'occasion de venir témoigner aujourd'hui. À l'instar de la Commission du havre de North Fraser, nous nous présentons devant un comité parlementaire.

Notre mémoire, qui est trop long pour être lu, est remplacé par un bref résumé; nous espérons toutefois que vous trouverez le temps de lire le mémoire attentivement.

Après avoir entendu d'autres exposés aujourd'hui, je demanderai à mon collègue, le capitaine van der Gracht, de faire d'abord un bref historique du pilotage sur le Fraser, avant de faire l'exposé oral moi-même.

Le capitaine Mike van der Gracht (Fraser River Pilots' Association): Merci, monsieur le président.

C'est le 15 avril 1879 que l'on créa une circonscription de pilotage sur le Fraser; il s'agissait de la circonscription de Yale et New Westminster. La loi correspondante a été abrogée en 1904 et l'on a scindé cette circonscription en deux: la circonscription de pilotage de New Westminster et la circonscription de Vancouver.

C'est Sir Wilfrid Laurier qui a signé le premier document créant cette circonscription le 6 février 1904. En 1918, la Commission royale Robb a recommandé que la circonscription de New Westminster demeure une entité distincte car les conditions locales en faisaient un cas à part. Par conséquent, quand toutes les circonscriptions de la côte ouest ont été fusionnées, celle de New Westminster est demeurée autonome.

En 1928, le rapport Morrison a confirmé la recommandation de la commission royale en disant qu'il fallait maintenir le système actuel parce que la circonscription de New Westminster se trouve dans une situation à part et que les quelques pilotes qu'elle emploie doivent être parfaitement au courant des conditions locales.

Une étude très détaillée sur le pilotage a été faite en 1962, sous la direction du juge Bernier. La commission royale a fait deux recommandations spéciales au sujet de cette circonscription de pilotage.

La première est que la circonscription de New Westminster doit rester une entité distincte et que le port de Vancouver ainsi que le projet de port Roberts Bank et les eaux de communication soient considérés comme territoire commun dans le seul but de permettre aux pilotes de New Westminster d'y commencer ou d'y terminer les voyages sur le Fraser.

La deuxième recommandation est la suivante: que les eaux du district de New Westminster où l'on fait du pilotage soient considérées pour l'instant comme un service public. La commission Bernier a également recommandé que les pilotes deviennent des employés et reçoivent un traitement fixe car elle estimait que la situation se détériorait progressivement dans cette circonscription.

[Text]

While the commission was delivering its reports, the New Westminster pilots were in the process of amalgamating with the B.C. Coast Pilots' Association. On June 5, 1970, by an Order in Council, the New Westminster district's southern boundary was moved north to no longer include the Roberts Bank coal port. The international boundary was maintained on the east side of the Tsawwassen peninsula and remains in the Fraser River district to this day.

The marriage with the B.C. Coast Pilots was short-lived, and when the new act became law the river pilots, under section 15, opted to become employees of the Pacific Pilotage Authority. The pilots then formed a new association and became known as the Fraser River Pilots Association.

• 1915

During contract negotiations in 1985, the Pacific Pilotage Authority suggested the river pilots investigate becoming entrepreneur pilots, as was the case with the B.C. Coast Pilots. After consulting with an accounting firm, the pilots determined the proposal would not work under the terms suggested by the PPA.

In 1989 the president of the B.C. Coast Pilots entered into preliminary discussions with the Fraser River pilots committee to determine if another attempt at amalgamation was possible. The suggestion of amalgamation was rejected by the membership of the B.C. Coast Pilots and the issue was dropped.

Again, in contract negotiations in 1991, the PPA proposed amalgamation with the coast pilots, which was dismissed as not feasible by the Fraser River pilots committee.

The river pilots have a current strength of seven pilots and conduct approximately 900 assignments per year.

Capt Burnett: When one chooses a career as a seafarer rather than just getting a job, a certain ambition or goal is most likely behind the decision. This seafarer is prepared to put up with a life of deprivation in a world of constant noise and motion alien to any workplace on earth. Yet he will study and pass successive exams to rise through the ranks until he achieves command level with his master's certificate.

The even more ambitious seafarer, who by now is an avid student of the sea and its ways, knows the true pinnacle of his career would be to become a pilot, as this is the ultimate challenge to the seafarer. As in any career, when you reach the top the remuneration is also the highest. Thus it should be no surprise that pilot wages are the highest in the profession, as pilots are usually the brightest and most ambitious of seafarers.

During this rise to pilot level, the seafarer acquires a wealth of knowledge through an enhanced power of observation, which is a prime educator in the ways of the sea and Mother Nature. He develops skills and a touch bordering on a sixth sense, which will keep him always one step ahead in the carrying out of his duties, with the resulting safe passage and docking of vessels under his conduct.

[Translation]

Pendant que la commission déposait ses rapports, les pilotes de New Westminster étaient en train de fusionner avec la B.C. Coast Pilots' Association. Le 5 juin 1970, par décret du conseil, la limite sud de la circonscription de New Westminster a été ramenée vers le nord pour en exclure le port houiller Roberts Bank. La frontière internationale était maintenue à l'est de la péninsule de Tsawwassen et elle fait toujours partie actuellement de la circonscription du Fraser.

Le mariage avec la B.C. Coast Pilots' Association n'a pas duré longtemps et lorsque la nouvelle loi a été promulguée, les pilotes ont décidé de devenir des employés de l'Administration du pilotage du Pacifique aux termes des dispositions de l'article 15. Les pilotes ont alors formé une nouvelle association connue sous le nom de Fraser River Pilots' Association.

Au cours des négociations contractuelles de 1985, l'Administration du pilotage du Pacifique a suggéré aux pilotes d'envisager de devenir des pilotes indépendants comme ceux de la B.C. Coast Pilots' Association. Après avoir consulté un cabinet comptable, les pilotes ont décidé que cela ne donnerait rien si l'on suivait les suggestions de l'APP.

En 1989, le président de la B.C. Coast Pilots' Association a entamé des discussions préliminaires avec le comité des pilotes du Fraser pour voir s'il était possible de faire une autre tentative de fusion. Cette proposition fut rejetée par les membres de la B.C. Coast Pilots' Association et l'affaire en resta là.

En 1991, toujours dans le cadre de négociations contractuelles, l'APP proposa la fusion avec les pilotes de la côte mais le comité des pilotes du Fraser rejeta cette idée parce qu'ils ne la jugeaient pas réalisable.

Les pilotes du fleuve sont actuellement au nombre de sept et font environ 900 voyages par an.

Capt Burnett: Lorsqu'on choisit la carrière de marin au lieu d'un emploi normal, il y a probablement une certaine ambition ou un objectif qui motive cette décision. Le marin est disposé à s'imposer une vie de privations dans un milieu où le bruit est constant et où l'on est en mouvement perpétuel, contrairement à tous les autres milieux de travail qui existent. Il étudie et passe toute une série d'examen pour obtenir des promotions et atteindre le niveau de commandant grâce à son brevet de capitaine.

Le marin qui est encore plus ambitieux et qui observe habilement la mer et ses comportements sait que l'apogée de sa carrière serait de devenir pilote, car c'est le défi suprême. Comme dans toute autre carrière, c'est quand on atteint le sommet qu'on est le mieux rémunéré. Par conséquent, le fait que le salaire touché par un pilote soit au sommet de l'échelle de rémunération dans la profession ne devrait rien avoir de surprenant car les pilotes sont généralement les marins les plus brillants et les plus ambitieux.

Pendant son ascension au grade de pilote, le marin acquiert une foule de connaissances grâce à ses facultés d'observation plus aiguës qui sont la meilleure façon d'apprendre à connaître la mer et dame nature. Il acquiert des compétences et une espèce d'instinct que l'on peut pratiquement considérer comme un sixième sens et qui lui permettra de toujours s'acquitter consciencieusement de ses devoirs, ce qui lui permet de guider convenablement les navires et les mener à bon port.

[Texte]

River piloting, as in the Fraser River, is a specialty where, besides the usual hazards, we also add severely confined waters, large currents and rapid shoaling to the mix. In the Fraser we transit with currents in excess of 12 knots and turn vessels in currents of 7 to 8 knots. Local knowledge becomes of the utmost importance, and the need for total concentration and vigilance is imperative, as any complacency could court disaster in this arena of unrelenting and unforgiving challenges.

We do get asked whether it gets boring going up and down the river all the time. I can honestly say I have never had two identical voyages, due to the tremendous range in physical conditions and vessel-handling characteristics I encounter.

Pilots today face additional challenges, of which I will briefly address three.

Number one is the Third World crews. In the days of traditional seafaring nations, officer competence was never a negative factor and there was company loyalty and pride in one's ship. Today, with trends to no shipboard maintenance and cheap flag-of-convenience labour, attitudes have changed. Pride has gone. I would not sleep comfortably as a master on some ships I pilot today.

Number two is the standard of English spoken on ships today. It is far inferior to what it was in the past. We have instances where we just can't converse with the masters on some vessels and have to resort to drawing pictures.

Number three is the inference that electronics and their ability to ease the burden on watchkeepers has actually spawned a malaise of complacency that continues even in pilotage waters. Good watchkeeping practices have all but disappeared, which has brought about the call for bridge resource management teams. I always found the most tiresome aspect of watchkeeping on ocean crossings was the sheer boredom of seeing only water all day and all night, and now there's even less to occupy the officer of the watch's mind.

All of the above, coupled with the additional fact that on the Fraser River some 80% of all users are either untrained, unlicensed or unfamiliar, or all of these, and are non-participants in the vessel traffic system, gives Fraser River pilots a much bigger challenge. Yet we continue to pilot larger and larger ships safely in and out.

[Traduction]

Le pilotage sur les fleuves comme le Fraser est une spécialité où, outre les dangers habituels, on a aussi affaire à des eaux dangereuses, à des courants de forte intensité et où l'on peut rapidement aller s'échouer sur un haut fond. Sur le Fraser, nous avons affaire à des courants d'une vitesse supérieure à 12 noeuds et nous manoeuvrons les navires dans les courants de 7 à 8 noeuds. La connaissance des lieux revêt une importance capitale et il est absolument indispensable de faire preuve d'une concentration et d'une vigilance totales, car la moindre défaillance risquerait de mener à la catastrophe dans ce domaine où les défis sont implacables et où les erreurs ne pardonnent pas.

On nous demande si l'on ne finit pas par se lasser de remonter et de descendre le fleuve continuellement. Je peux dire en toute honnêteté que je n'ai jamais eu de voyages identiques étant donné que les conditions et les caractéristiques de manoeuvre des navires varient énormément.

Les pilotes sont actuellement confrontés à des difficultés supplémentaires. Je ferai une brève allusion à trois d'entre elles.

Premièrement, il y a les équipages composés de marins originaires des pays du Tiers-Monde. À l'époque où il existait des pays ayant une tradition maritime, la compétence d'un officier n'était jamais un facteur négatif et les gens faisaient preuve d'une certaine loyauté à l'égard de l'armateur et étaient fiers de leur navire. À l'heure actuelle, étant donné la tendance à ne plus faire d'entretien à bord et à avoir recours à de la main-d'oeuvre bon marché et à naviguer sous pavillon de complaisance, les habitudes ont changé. La fierté a disparu. Si j'étais à la place du capitaine de certains des navires que je pilote, je ne dormirais pas tranquille.

Le deuxième problème, c'est le niveau de l'anglais que l'on parle sur les navires à l'heure actuelle. Il est nettement inférieur à ce qu'il était. Dans certains cas, on n'arrive pas à discuter avec les capitaines et on doit faire des dessins.

Le troisième problème, c'est que les instruments électroniques, du fait qu'ils allègent la tâche du personnel de quart, engendrent un manque de vigilance qui se maintient dans les eaux où l'on doit avoir recours au pilotage. Les bonnes habitudes de quart ont complètement disparues et c'est pour cela qu'il est nécessaire d'avoir recours à des équipes de gestion des ressources qui compensent cette lacune. J'ai toujours trouvé que l'aspect le plus fastidieux du quart pendant les traversées est le fait de ne voir que de l'eau jour et nuit et maintenant l'officier de quart a encore moins à faire pour s'occuper l'esprit.

Toutes ces considérations ainsi que le fait que, sur le Fraser, environ 80 p. 100 des utilisateurs n'ont pas la formation voulue, n'ont pas de licence ou ne connaissent pas bien les lieux et qu'ils ne participent pas au système de gestion du trafic maritime, font que les pilotes du Fraser ont un défi beaucoup plus grand à relever. Malgré cela, nous continuons à piloter des navires de plus en plus grands en toute sécurité.

[Text]

Just over ten years ago Fraser River pilots were a much maligned group, and perhaps with some justification, but today's pilots are open-minded and aggressively seeking skill upgrading—for example, Port Revel. To further enhance the viability of Fraser Port, recent changes and recommendations have given the port 24-hour service for berthing and unberthing. Only draft restrictions cause delays, and these are beyond pilot control.

The Pilotage Act of 1971 was the result of the most exhaustive and definitive investigation of Canadian pilotage by the Bernier commission, and since then has served well in its primary goal to provide a safe, efficiently run service to the shipping industry while guarding the public interest at the same time. It prevents ships from being operated carelessly by ensuring that local expertise is on board, and at the same time has a controlling effect on the cost of such service.

Crown corporations such as the pilotage authorities are created as an extension of government to provide safety in the public interest and could be equated to services provided by police, fire departments and air traffic controllers. If this is seen as monopolistic then so be it, as it was and still is the most effective method of delivering safety to our shores.

Pilot numbers and productivity being compared with remuneration is a red herring constantly being thrown up by industry. Given the uneven flow of shipping day to day, month to month, year to year, numbers and productivity will never be in sync without service delays resulting, which is counter-productive to industry's needs. GLPA District 1's experience this past season is a good example of pilot numbers being reduced below the required service level.

The reasons for the remuneration being at the high end of the range scale are well documented in the Bernier commission. For example, who would wish to be a fireman if you were only paid when you put out a fire successfully?

We are glad the confidence of Canadian pilots is not an issue, but throwing up the mandatory issue is similar to the cries of monopolistic. Safety, however, is becoming a more important issue due to the current downturn in shipping, which causes owners to cut costs and the fleet to age. Breakdowns are becoming more frequent. Far from considering the curtailment of compulsory pilotage, the government should perhaps be looking at extending boundaries of pilotage districts.

We believe sovereignty is an issue of safety, and despite court rulings to the contrary, would not be in favour of granting exemptions to foreign flag vessels.

[Translation]

Il y a un peu plus de 10 ans, les pilotes du Fraser étaient la cible de nombreuses critiques et c'était peut-être justifié dans une certaine mesure, mais à l'heure actuelle les pilotes ont l'esprit ouvert et s'efforcent de se perfectionner. Je songe par exemple à Port Revel. Pour accroître la viabilité du port sur le Fraser, on a procédé à certains changements et suivi des recommandations qui permettent au port d'offrir un service d'arrimage et de départ 24 heures du 24. Seules les restrictions concernant le tirant d'eau causent des retards qui sont indépendants de la volonté des pilotes.

• 1920

La loi de 1971 sur le pilotage est le résultat de l'enquête la plus complète et la plus définitive qui ait été faite sur le pilotage au Canada, celle de la commission Bernier. Depuis lors, elle a largement contribué à la réalisation de son objectif premier qui consiste à fournir un service efficace et sûr à l'industrie du transport maritime tout en préservant l'intérêt public. Cette loi interdit les manoeuvres dangereuses en exigeant la présence d'experts locaux à bord tout en réglementant le coût de ce service.

Des sociétés d'État comme les administrations de pilotage sont en fait un prolongement du gouvernement qui sont créées pour assurer une certaine sécurité dans l'intérêt public et que l'on pourrait comparer aux services fournis par la police, par les services d'incendie et par les contrôleurs aériens. Tant pis si l'on considère qu'il s'agit là d'un monopole, car c'était et c'est toujours la méthode la plus efficace pour assurer la sécurité côtière.

L'industrie a la manie de comparer le nombre de pilotes et leur productivité à leur rémunération pour faire diversion. Étant donné que le nombre de navires varie d'un jour à l'autre, d'un mois à l'autre et d'une année à l'autre, on ne pourra jamais réduire le nombre de pilotes et accroître leur productivité sans qu'il en résulte certains retards qui iraient à l'encontre des besoins de l'industrie. Au cours de la dernière saison, l'expérience de la circonscription 1 de l'APGL est un bon exemple de réduction du nombre de pilotes qui empêche de maintenir le niveau de service requis.

Les raisons pour lesquelles les salaires des pilotes se situent au sommet de l'échelle salariale sont bien expliquées dans le rapport de la commission Bernier. Qui voudrait être pompier par exemple si l'on était payé que lorsque l'on arrive à éteindre un incendie?

Nous sommes heureux de constater que la confiance des pilotes canadiens n'est pas en cause mais la remise en question du caractère obligatoire du recours à ces services est analogue aux accusations portant sur leur aspect monopolistique. La sécurité devient toutefois un problème plus crucial à cause de la crise que traverse l'industrie du transport maritime qui incite les armateurs à réduire les coûts et à laisser vieillir leur flotte. Les pannes deviennent plus fréquentes. Au lieu d'envisager de cesser d'imposer systématiquement le pilotage obligatoire, le gouvernement devrait peut-être songer à étendre les limites des circonscriptions de pilotage.

Nous pensons que la souveraineté est une question de sécurité et que malgré les décisions judiciaires allant dans le sens contraire, il ne faut pas accorder des dispenses aux navires battant pavillon étranger.

[Texte]

Self-sufficiency and the tariff approval process go hand in glove, as can be seen by the PPA solvency with no interveners on tariff increases, and the subsidization of the other authorities due to the delays caused by objectors, which in effect subsidize the user, who is the objector.

We favour the board make-up process and only object to the fact that an employed pilot has never been represented. The cost of the expertise given the board by having industry representatives and pilots there is a bargain when seen as a percentage of total tariffs.

We agree with the commentary of the discussion paper where it states that it leads to an apples and oranges debate. When looking at pilotage costs and select comparisons, the per-mile cost is not a true weather-vane by which to do such a comparison due to the differing intensities of pilotage areas.

The double pilotage referred to vis-à-vis the Fraser River has been a constant irritant to the port, but the alleviation of the problem so far has eluded attempts at a solution. The port wishes to maintain the service levels with a single docking charge. But obtaining this amicably and satisfactorily is not going to be easy. The Fraser River pilots would be available to take part in any discussions pertaining to this problem. However, we would prefer that any such discussions would respect the current act, which we believe is an excellent piece of legislation.

To touch briefly on the technological advances, we would reiterate from our brief that if used widely by competent managers, they will aid us in carrying out our duties. But electronic crashes do occur, and in such confined waters as the Fraser River traditional pilotage methods are more trustworthy.

Port control and possible influence of pilotage decisions make us believe in the status quo. I would finish by quoting, of all people, the Beatles: "Whisper words of wisdom, let it be, let it be."

The Chairman: Thank you, Mr. Burnett. I'll come up with another song title in a few minutes.

Maybe we want to reverse the order of questioning this time. Mr. Jordan.

Mrs. Terrana: I have a question.

The Chairman: Go ahead.

Mrs. Terrana: Why did the Fraser River pilots not want to join the coast pilots? What was the reason for refusing to amalgamate?

Capt Burnett: They did briefly amalgamate before the act came out. When the act came out I guess there had been some little jealousies. This was before the time of any pilots—

Mrs. Terrana: You weren't there, right?

[Traduction]

L'autosuffisance et le système d'approbation des tarifs vont de pair comme l'indique la solvabilité de la PPA dû au fait que personne n'intervient quand il y a des hausses de tarifs et l'octroi de subventions à d'autres administrations en raison des retards causés par les opposants qui sont en fait des subventions accordées à l'utilisateur, qui est l'opposant.

Nous approuvons le système d'organisation du conseil et la seule critique que nous avons à faire, c'est que les pilotes engagés n'y ont jamais été représentés. Le coût des compétences spécialisées réunies grâce à la présence de représentants de l'industrie et des pilotes est ridiculement faible si on le calcule en proportion de l'ensemble des tarifs.

Nous sommes d'accord avec le commentaire que contient le document de travail, à savoir que cela mène à un débat au cours duquel on essaye de comparer les pommes aux oranges. Le coût au mille n'est pas une base de comparaison réaliste des coûts de pilotage et d'autres frais car l'intensité du trafic varie d'une zone de pilotage à l'autre.

Le double pilotage dont il a été question à propos du Fraser est un sujet de constante irritation pour le port, mais l'allègement du problème a écludé les tentatives de recherche d'une solution. Le port souhaite maintenir les niveaux de services actuels en imposant une seule taxe d'amarrage. Il ne sera pas facile d'obtenir ce résultat à l'amiable et de façon satisfaisante. Les pilotes du Fraser seraient disposés à participer aux discussions qui pourraient avoir lieu à ce sujet. Nous préférierions toutefois que l'on respecte la loi actuelle que nous jugeons excellente.

Pour parler brièvement des progrès technologiques, nous réitérons ce que nous avons dit dans notre mémoire, à savoir que s'ils sont communément utilisés par des gestionnaires compétents, ils nous aideront à nous acquitter de nos devoirs. Il y a parfois des défaillances de l'équipement électronique et dans des eaux aussi dangereuses que le Fraser, les méthodes traditionnelles de pilotage sont plus sûres.

Le système de contrôle des ports et l'influence éventuelle des décisions concernant le pilotage nous incitent à être partisans du statu quo. Je terminerai en citant une parole des Beatles: *Whisper words of wisdom, let it be, let it be.*

Le président: Merci, Monsieur Burnett. Je donnerai le titre d'une autre chanson dans quelques minutes.

Nous pourrions peut-être inverser l'ordre des questions. Monsieur Jordan.

Mme Terrana: J'ai une question à poser.

Le président: Allez-y.

Mme Terrana: Pourquoi les pilotes du Fraser ne veulent-ils pas fusionner avec les pilotes côtiers? Pourquoi ont-ils refusé?

Capt Burnett: Il y a eu une brève fusion avant que la loi ne soit adoptée. Depuis que celle-ci existe, je suppose qu'il y a eu de petites jealousies. Cela remonte à une époque qu'aucun pilote. . .

Mme Terrana: Vous n'étiez pas là?

[Text]

Capt Burnett: No, we weren't there. This is history to the Fraser River pilots. We just read it from our minutes and from talking to retired pilots. It wasn't going too smoothly, from what we hear, and when the opportunity arose under the new act to become employees, which was the suggestion of the Bernier commission, the Fraser River pilots opted for employee status.

• 1925

Mrs. Terrana: You never wanted to go back to being with the coast. . . ?

Capt Burnett: There have been quite a number of forays into that area, but it is a bit of a minefield and we've been stepping gingerly. So far, we're still employees.

Mrs. Terrana: This morning we heard that it takes you 12 years to become a pilot. Why?

Capt Burnett: Well, I would say it could take a lot longer. I didn't become a pilot until I was 43 years of age. I passed the exam when I was 38 years old. I went to sea as a boy of 15; when I was 10, I decided to become a pilot. It took me that long to gain the knowledge and pass the exams to become a pilot.

Capt van der Gracht: If you total the years that all seven pilots have been seafaring, you have over 200 years of expertise. It takes a long time to get there and sometimes, as Bill said, a lot longer than 12 years. In my case, it was over 20 years before I passed the exam.

Mrs. Terrana: What did you do while you were waiting—

Capt van der Gracht: I was a master on local tow boats, gaining that knowledge.

Mr. Jordan: I think the attitude "let it be" is great in some contexts, but we're here because Canada is now on the world scene, more so than it was perhaps when you became a pilot, and we're told that pilot costs are an important aspect of doing business in the marine industry. We have to review that. It would be rather comforting, I suppose, to think we could let that part go and look at everything else, but you can be sure it's going to be looked at.

Just prior to your coming in we had the Coal Association of Canada suggesting that we move even faster in this country with the technology that's available. I think you can read between the lines: unless we start to move, we may find ourselves in more difficulty than we're already in.

I don't know how, though, we could accept the idea that there is no place for technology in piloting. Do you think there's no aspect of technology? They quoted the use of cabooses on the back end of trains and that it took five years to prove you didn't need them, that there was a system out there that was just as reliable and dependable, with back-up and such.

I know the importance of your work, but I'm not prepared to accept that nothing can be done, that it must remain exactly as it has always been. Nothing else in society is given that kind of latitude, so it has to be looked at.

[Translation]

Capt Burnett: Non, nous n'étions pas là. C'est une chose du passé pour les pilotes du Fraser. Nous l'avons appris en lisant nos procès verbaux et en parlant à des pilotes retraités. D'après ce que nous avons entendu dire, les choses n'allaient pas sans heurts et quand la nouvelle loi a permis aux pilotes du Fraser de devenir des employés, comme l'avait suggéré la commission Bernier, ceux-ci ont saisi l'occasion.

Mme Terrana: Vous n'avez jamais songé à redevenir. . .

Capt Burnett: Il y a eu plusieurs tentatives, mais nous marchons sur des oeufs. Pour le moment, nous restons employés.

Mme Terrana: Ce matin, on nous a dit qu'il vous fallait 12 ans pour devenir pilote. Pourquoi?

Capt Burnett: Personnellement, je dirais qu'il faut peut-être beaucoup plus longtemps encore. Je ne suis devenu pilote qu'à 43 ans. J'ai passé l'examen à 38 ans. Pourtant, j'ai pris la mer à 15 ans et c'est à l'âge de 10 ans que j'ai su que je voulais devenir pilote. Il m'a fallu tout ce temps pour acquérir les connaissances et réussir les examens qu'on exigeait pour être pilote.

Capt van der Gracht: Si vous additionnez toutes les années que les sept pilotes ensemble ont passé à naviguer, vous obtenez plus de 200 années d'expérience. Il faut beaucoup de temps pour devenir pilote et parfois, comme vient de le dire Bill, beaucoup plus que 12 ans. Moi, il m'a fallu plu de 20 ans pour réussir l'examen.

Mme Terrana: Qu'avez-vous fait pendant que vous attendiez de. . .

Capt van der Gracht: J'étais capitaine sur les remorqueurs locaux pour acquérir les connaissances nécessaires.

M. Jordan: Je pense que le laissez-faire convient dans certaines situations, mais si nous sommes ici, c'est parce que le Canada se retrouve maintenant sur la scène internationale et que la mondialisation est sans doute plus prononcée qu'au moment où vous êtes devenu pilote. On nous dit que le coût du pilotage est important dans l'industrie du transport maritime. Nous devons donc nous pencher là-dessus. Ce serait rassurant de savoir que l'on ne s'occupera pas de ce service mais de tout le reste. Toutefois, nous allons certainement étudier cette question.

Des représentants de l'Association charbonnière canadienne qui vous ont immédiatement précédé ont suggéré que nous adoptions le plus rapidement possible la technologie disponible. Vous savez lire entre les lignes. Si nous n'agissons pas maintenant, nous pourrions nous retrouver dans une situation encore plus difficile qu'elle ne l'est actuellement.

Je ne vois pas comment nous pourrions admettre que le pilotage n'a pas besoin de la technologie. Vous ne croyez pas à la technologie? On nous a donné en exemple le wagon de queue des trains. Dans ce cas il a fallu cinq ans pour réussir à prouver leur inutilité puisqu'il existait un système tout aussi fiable et efficace, avec système de secours etc.

Je sais que votre travail est important, mais vous n'allez pas me faire croire que tout changement est impossible et que tout doit rester tel quel. Personne d'autre n'a un tel choix et c'est pourquoi nous devons étudier les possibilités.

[Texte]

I don't think it's quite fair to suggest that the fireman gets paid for being at the fire hall, but that the fire is sprung on him. It isn't the same with the boat coming up the river; it isn't sprung on you. You may have known a week in advance that the boat was coming in. I don't think the two are quite parallel.

I'm not trying to suggest there isn't great importance to your work, but do you see any place here for the new technology or are you just prepared to say "no way"?

Capt Burnett: No, we haven't said that. We've embraced all the new technologies we can. If we can make it safer so that the environment doesn't suffer through any accidents that could be prevented by any technology we use, we will. It also opens up the windows on how we can operate over old traditional methods.

We have nothing against new technology being used, but at the same time I would like to point out that of every ship that's come into the Fraser River so far with GPS and electronic charting, we have yet to see a ship that stayed in the channel electronically. We kept the ships in the channel by being on the ships. If you had been using electronics to navigate those ships, not one ship with these facilities would have made it to New Westminster. We love the new radars. We use radar all the time.

Mr. Jordan: But I'm also thinking of the shipper himself. Surely he isn't going to go into the Fraser River risking a ship that cost several million dollars and a cargo worth whatever kind of figure you want to attach to it. Surely he would want to have the best conceivable safety mechanisms.

So would you go and have a dialogue with him and agree to accept what he thinks is going to protect his real estate, his territory and his investment? Would you have a dialogue with him and accept some of the things he thinks would be adequate to reduce his costs? Would you talk to him?

He has a big thing invested here too, you know. He doesn't want to be running aground. These are big bucks.

Capt Burnett: I can categorically state that no shipper in this world is going to have any fear about coming into the Fraser River because of the quality of piloting in the Fraser River. We have an excellent safety record. If that shipowner wishes to put on electronic equipment that will aid his crew or aid me in my transiting of the Fraser River, I have no objections to that happening.

But I still believe, because of the type of piloting we're doing, the human touch of a Canadian pilot has to be maintained. If he can save money some other way through the use of electronics, that's up to him.

Mr. Jordan: But the introduction of electronics would have to be done in conjunction with using you people at the same time.

Capt Burnett: Yes, that's what I'm saying.

[Traduction]

Il n'est pas très juste de vous comparer aux pompiers qui sont payés pour rester à la caserne à attendre parce que les incendies sont imprévisibles. On ne peut pas en dire autant des bateaux qui remontent le fleuve. Ils ne sont pas imprévisibles. Vous pouvez savoir jusqu'à une semaine d'avance que le bateau va arriver. La situation des pompiers n'est donc pas comparable à la vôtre.

Cela ne veut pas dire que votre travail n'est pas très important, mais croyez-vous que la nouvelle technologie peut être utile ou avez-vous l'intention de refuser catégoriquement son emploi?

Capt Burnett: Nous n'avons jamais dit cela. Nous avons adopté toutes les nouvelles techniques utiles. Si nous pouvons rendre le travail plus sûr afin d'éviter les accidents pouvant causer des dommages à l'environnement, nous allons employer la technologie qui s'impose. Cela nous montre aussi comment on peut améliorer les vieilles méthodes traditionnelles.

Nous n'avons absolument rien contre l'utilisation de la nouvelle technologie, mais je vous fais néanmoins remarquer que de tous les navires qui ont remonté le Fraser à l'aide du système GPS et des cartes marines électroniques jusqu'à présent, pas un seul est resté dans la voie sans nous. Et si nous avons réussi à les y maintenir, c'est parce que nous nous trouvions sur les navires. S'ils s'étaient dirigés en utilisant uniquement les systèmes électroniques, pas un seul n'aurait réussi à se rendre jusqu'à New Westminster. D'ailleurs, nous adorons les nouveaux radars et nous nous en servons tout le temps.

● 1930

M. Jordan: Mais il faut aussi penser à l'armateur. Il ne va certainement pas risquer d'envoyer sur le Fraser un navire qui coûte des millions de dollars et qui transporte des marchandises évaluées à je ne sais combien. Il tiendra certainement à employer les méthodes les plus sûres possibles.

Alors, êtes-vous disposés à dialoguer avec les armateurs et à accepter de faire ce qu'ils estiment nécessaire pour protéger leurs biens, leur secteur et leur investissement? Allez-vous discuter avec eux et accepter d'utiliser les méthodes qui, selon eux, permettront de réduire les coûts? Êtes-vous prêts à discuter avec eux?

Vous savez, pour les armateurs, des investissements considérables sont en jeu. Ils ne veulent assurément pas que les navires s'échouent. Ces choses-là valent une fortune.

Capt Burnett: Je peux vous affirmer catégoriquement que pas un seul armateur au monde ne craint d'envoyer ses navires sur le Fraser étant donnée la qualité du pilotage. Nous avons un dossier sans accident. Si l'armateur souhaite installer des systèmes électroniques à bord pour faciliter le travail de son équipage ou du pilote qui doit guider le navire sur le Fraser, je ne vois aucune objection.

Je demeure toutefois convaincu qu'étant donné le genre de pilotage que nous faisons, il faut qu'un pilote canadien en chair et en os se trouve à bord. L'armateur est libre de décider s'il pourrait économiser en installant des systèmes électroniques.

M. Jordan: Mais ces systèmes électroniques seraient employés avec vous à bord.

Capt Burnett: Oui, je le crois.

[Text]

Mr. Jordan: You wouldn't really be having a saving, then, because he's still having to use the pilots, and what I thought might facilitate the pilot's work, and facilitate his ability to get his cargo and ship in there safely. So you don't really see there's a potential there for savings. You still need two people.

Capt Burnett: You're trying to say "Get rid of pilots" without saying it—

Mr. Jordan: No, I'm not.

Capt Burnett: —or you're only going to say that partial pilots should be used, or only part of the time.

Mr. Jordan: No, I'm asking if we could be as open as possible to the new technologies for whatever results to get cargo in and out of Canada safely and more economically.

Capt Burnett: We've no problem except that we would reiterate that in the Fraser River—it's such a confined channel—we have a channel for two-lane shipping that's 650 feet wide. We're putting ships up there that are over 900 feet long and 150 feet wide at times.

If you're dealing with a river the way we are, where 20 miles from the sand-heads to the Fraser docks you can come across 1,600 fishing boats, you will only be able to put that ship through to the dock with a human element in charge of that dock in the form of a licensed Canadian pilot. No electronics available at this time would be able to transit the Fraser River along with fishing.

Mr. Jordan: That's all I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Jordan.

Just to follow up, why couldn't the captain do it?

Capt Burnett: I also was a foreign seaman. I have my master's ticket. For the complexity and the narrowness of the areas these people go through... They're not used to it. They don't do it anywhere else in the world, Mr. Chairman.

A master on a deep-sea ship is almost down at the top of the gangway to welcome pilots aboard. They very much appreciate the services given by pilots worldwide.

The Chairman: You said there were seven pilots. What's the average salary of the pilot?

Capt Burnett: Our base salary is \$91,638.

The Chairman: What was the total average salary last year?

Capt Burnett: The gross amount was about \$104,000.

Mr. Gouk: You were talking about possible future song titles the government is actually transitioning through to. I would think the first one would be, *My Bucket Has a Hole In It*. We then need a couple of choruses of, *All Shook Up*. That's the type of approach we're taking here.

The Chairman: It's *There's a Hole in My Bucket*. Do you mind?

[Translation]

M. Jordan: Mais alors, les armateurs ne réaliseraient aucune économie puisqu'il y aurait encore des pilotes à bord des navires, même si cela doit faciliter le travail du pilote qui doit amener le navire et sa cargaison à bon port. Vous ne voyez vraiment pas comment on pourrait économiser de ce côté-là. Il faudrait encore deux personnes.

Capt Burnett: En fait, ce que vous dites à mots couverts, c'est qu'il faut se débarrasser des pilotes.

M. Jordan: Non, pas du tout.

Capt Burnett: À moins que vous songiez à n'employer des pilotes que de temps en temps ou qu'une partie du temps.

M. Jordan: Non, je veux savoir si l'on peut utiliser le plus possible les nouvelles technologies afin de permettre aux navires à destination et en provenance de ports canadiens de transporter leur cargaison en toute sécurité et à meilleur coût.

Capt Burnett: Nous ne voyons aucune objection à cela. Le problème, c'est que le chenal du Fraser est très étroit, puisqu'il n'a que 650 pieds de large pour deux couloirs de navigation. Or, on y voit des navires qui font plus de 900 pieds de long et jusqu'à 150 pieds de large.

Or, sur les 20 milles qui séparent le delta des quais, on peut croiser jusqu'à 1 600 bateaux de pêche, si bien que le seul moyen d'amener un navire au port, c'est de placer à son bord un pilote canadien breveté. L'électronique ne peut remplacer l'élément humain étant donné les bateaux de pêche qui se trouvent sur le fleuve.

M. Jordan: Je n'ai pas d'autres questions, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Jordan.

Comme question supplémentaire, pourquoi le capitaine ne pourrait-il piloter le navire?

Capt Burnett: J'ai aussi été marin étranger et j'ai mon brevet de capitaine. Comme les endroits que doivent traverser les navires sont compliqués et étroits, les capitaines n'ont tout simplement pas l'habitude. Ils ne le font nulle part ailleurs dans le monde.

Un capitaine au long cours vient presque accueillir les pilotes en haut de la passerelle quand ils arrivent à bord. Les capitaines apprécient énormément les services que leur rendent les pilotes partout dans le monde.

Le président: Vous avez dit que vous étiez sept pilotes. Quel est le salaire moyen d'un pilote?

Capt Burnett: Notre salaire de base est de 91 638\$.

Le président: Quel a été le salaire moyen total l'an dernier?

Capt Burnett: Il a été d'environ 104 000\$ brut.

M. Gouk: Vous avez dit que la transition que traversait actuellement le gouvernement vous rappelait certaines chansons. Le premier titre qui me vient à l'esprit c'est *My bucket has a hole in it*. Ensuite, il faut reprendre en chœur *All shook up*. C'est à peu près ainsi que les choses se passent ici.

Le président: Je m'excuse, mais c'est *There is a hole in my bucket*. (Il y a un trou dans mon seau).

[Texte]

Mr. Gouk: There's been one for a long time. We keep sticking our hands through it and grabbing the money, somehow.

You said in your report that the pilots, more than 10 years ago, were a much maligned group with some justification. Could you give us just a brief background on that and what's been done to improve that?

Capt Burnett: There are a lot of restrictions on the movement of traffic at various times of the tides. I would say the biggest ones that have been changed are the car docks you saw yesterday at Annacis and Fraser wharfs. During the freshet season, there were no starboard landings made by Fraser River pilots on car ships. The result was that all car ships had to be sent to Vancouver to be discharged and the cars trucked back to Annacis Auto Terminals.

[Traduction]

M. Gouk: Et ça fait longtemps! On passe la main à travers le trou pour prendre l'argent.

Dans votre rapport, vous dites que les pilotes ont été la cible de critiques peut-être avec raison il y a plus de 10 ans. Pourriez-vous nous expliquer un peu mieux ce qui s'est passé à l'époque et ce qu'on a fait pour améliorer la situation?

Capt Burnett: À cause des marées, toutes sortes de restrictions s'imposent à la navigation. Je dirais que la navigation qui a été le plus perturbée est celle à destination des docks pour automobiles que vous avez vus hier à Annacis et Fraser. À l'époque de la crue nivale, les pilotes du Fraser ne faisaient jamais accoster à tribord les navires chargés d'automobiles. C'est pourquoi tous ces navires devaient être envoyés à Vancouver pour y être déchargés et les automobiles revenaient par camions jusqu'au terminus d'Annacis.

● 1935

The reason for this is that most car ships in the world have starboard landing ramps only. They don't have ramps. Some of them now have both, but at that time quite a lot of car ships, 80%, used starboard ramps only, so all through the freshet of the Fraser River, all these ships were diverted to Vancouver. That is no longer the case. We went to Port Revel in France and trained on working models and developed this system of landing the ships in the freshet.

Mr. Gouk: With regard to landing ships, do you take the ship right up the river and dock it, or are there tugs involved in the actual docking procedure?

Capt Burnett: We use tugs in the docking procedure, but we are in control of the tugs.

Mr. Gouk: You're in control of the tug?

Capt Burnett: Yes, by radio.

Mr. Gouk: When you say you're in control of the tug, would the tug not know what to do? Are they not confident about moving the ship into the dock itself?

Capt Burnett: You have to remember that the size factor would limit any tug operator from seeing the overall picture that we see from the bridge of the ship. When they're pushing on the bow, we don't even see them. Their view is limited.

Mr. Gouk: So you act as eyes for the tug?

Capt Burnett: Well, we're the eyes for the ship and we use the tug as advantageously as we can to put the ship alongside with no damage.

Mr. Gouk: You act essentially now as employees.

Capt Burnett: We are employees.

Mr. Gouk: What's the group you are actually contracted to?

Capt Burnett: We're employees of the Pacific Pilotage Authority.

Mr. Gouk: Have you considered the notion or do you have any comment on the possibility of operating through Fraser Port instead of through the pilotage authority?

Le problème, c'est que la plupart des rouliers dans le monde n'ont de passerelles de déchargement qu'à tribord. Certains commencent maintenant à en avoir des deux côtés, mais à l'époque, 80 p. 100 des navires ne déchargeaient qu'à tribord. Par conséquent, pendant tout le temps que durait la crue nivale du Fraser, tous ces navires devaient être détournés sur Vancouver. Les choses ont changé. Nous sommes allés à port Revel en France pour apprendre sur des modèles réalistes comment adapter le système pour faire accoster les navires pendant la crue nivale.

M. Gouk: Comment faites-vous accoster les navires? Leur faites-vous remonter le fleuve jusqu'au quai ou faut-il des remorqueurs pour l'accostage en soi?

Capt Burnett: Nous utilisons des remorqueurs pour l'accostage, mais c'est nous qui dirigeons les remorqueurs.

M. Gouk: C'est vous qui les dirigez?

Capt Burnett: Oui, par radio.

M. Gouk: Si vous dirigez les remorqueurs est-ce parce que ceux-ci ne savent pas quoi faire? Craignent-ils de ne pas réussir à amener le navire au quai?

Capt Burnett: N'oubliez pas qu'à cause de la taille du navire, le capitaine du remorqueur n'a pas la même vue d'ensemble que nous qui sommes sur le pont du navire. Quand le remorqueur pousse en proue, on ne le voit même pas. Son champ de vision est limité.

M. Gouk: Vous servez en quelque sorte d'yeux au remorqueur?

Capt Burnett: Nous sommes les yeux du navire et nous nous servons du remorqueur le plus avantageusement possible afin de faire accoster le navire sans dommage.

M. Gouk: Vous agissez essentiellement comme des employés.

Capt Burnett: Nous sommes des employés.

M. Gouk: Quel est le groupe dont vous faites partie?

Capt Burnett: Nous sommes des employés de l'Administration de pilotage du Pacifique.

M. Gouk: Avez-vous déjà pensé à relever de l'administration portuaire plutôt que de celle du pilotage? Que pensez-vous de cette possibilité?

[Text]

Capt Burnett: I mentioned this in the brief. I believe as employees of the pilotage authority we have the freedom to act only with safety as the primary goal for what we're doing. We believe, if you're in the control of a port or of a shipowner, which happens in some parts of the world, you could be pressured into doing something you might not do if you had the freedom to act on your own. The legislation we're working under now gives us this freedom. It says we will consider safety, and we can say we can't do this job, we won't, and we're not going to be pushed by any undue force.

Mr. Gouk: I can see that certainly in a case of the shipowner, but do you think working as contractees or employees of a port would compromise your position on that?

Capt Burnett: It could happen.

Mr. Gouk: It could, but. . .

Capt Burnett: I'm not saying that Rick Pearce is going to do that if he is running it. It's a possibility. I'd rather have the pilotage service run as a pilotage service.

Mr. Gouk: You're of course talking about an ideal, and I don't know what weight you're putting on this. When we think about the grand concept of how things in all kinds of areas throughout Canada should be, there are a lot of things we'd like to do, but we get back to this great concept of a bucket with a hole in it. We're out of money and we're trying to find ways to save money without compromising safety. Are you talking about a real fear of safety being compromised or just some potential possibility that under some circumstances it might happen?

Capt Burnett: No, I think there's a very real possibility, if you start thinking in terms of saving a buck. The minute you do that in our kind of job, I think you are going to compromise safety. If you see the types of conditions that are being worked in along this coast with the size of the ships involved, there's no room to cut corners—none at all. They cut corners up in Alaska and look what happened. As we said, you hear about *Exxon Valdez ad nauseam*, but you don't want it to happen here.

The Chairman: Hopefully, there'll be no more drunken captains in charge of ships.

Is that it, Mr. Gouk? Thank you. Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Chairman. First of all, I would like to say thank you for your very interesting presentation. I must point out, as I said in Montreal and Quebec City, I'm not a green person nor a granola person, but I am concerned about the environment. I think we don't have to have another *Exxon Valdez* or *Amoco Cadiz*. I represent the riding of Beauport, which includes 70 kilometres of river bank along the St. Lawrence River, and I know how the pilotage is very important.

I will also make another comment about the fact that when you need surgery after a stroke you never ask the surgeon why he earns \$200 per hour. You want a person who is competent, and I think the pilots are competent.

[Translation]

Capt Burnett: J'en parle dans le mémoire. Je crois qu'en tant qu'employés de l'administration du pilotage, nous avons toute latitude pour agir en fonction exclusivement de la sécurité. Si nous relevions d'un port ou d'un armateur, ce qui arrive dans certaines régions du monde, on pourrait nous inciter fortement à faire des choses que nous ne faisons pas quand nous avons carte blanche. La loi qui nous régit nous donne cette liberté. Selon la loi, nous devons tenir compte de la sécurité et nous pouvons refuser certaines tâches sans que personne puisse nous contraindre à les accepter.

M. Gouk: J'imagine très bien ce qui arriverait si vous releviez d'un armateur, mais croyez-vous qu'en travaillant, à contrat ou comme employé pour l'administration portuaire, vous risqueriez de compromettre votre position?

Capt Burnett: Cela pourrait arriver.

M. Gouk: C'est vrai, mais. . .

Capt Burnett: Je ne veux pas dire que Rick Pearce pourrait nous imposer certaines choses si nous relevions de lui, mais il pourrait le faire. Je préfère que le service de pilotage soit administré comme tel.

M. Gouk: C'est évidemment l'idéal, mais je ne sais pas quelle importance vous y attachez vraiment. Quand on commence à songer à ce qu'il y a de mieux pour l'ensemble du Canada, on a toutes sortes d'idées, mais on en revient toujours au trou dans le seau. Nous n'avons plus d'argent et nous cherchons des moyens d'économiser sans nuire à la sécurité. Craignez-vous réellement pour la sécurité ou est-ce seulement une possibilité qui pourrait surgir dans certaines circonstances?

Capt Burnett: Non, je crois que c'est une possibilité très réelle si on commence à vouloir économiser à tout prix. À partir du moment où on fait ce genre de travail en cherchant à réduire les coûts, la sécurité est compromise. Quand on voit les conditions dans lesquelles se fait le déplacement de navires immenses le long de la côte, la marge de manoeuvre est nulle. En Alaska, ils ont rogné sur les coûts et vous voyez ce qui s'est passé. On n'en finit plus d'entendre parler de l'*Exxon Valdez*. Vous ne voulez certainement pas qu'un accident semblable se produise ici.

Le président: Nous espérons que plus jamais un capitaine ivre commandera un navire.

C'est tout, monsieur Gouk? Merci. Monsieur Guimond.

M. Guimond: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, je tiens à vous remercier pour votre exposé fort intéressant. Comme je l'ai dit à Montréal et à Québec, je précise tout de suite que je ne suis pas un vert ni un partisan du retour à la nature, mais je me préoccupe néanmoins de l'environnement. Nous n'avons absolument pas besoin d'une autre catastrophe comme celle de l'*Exxon Valdez* ou de l'*Amoco Cadiz*. Je représente la circonscription de Beauport qui compte 70 kilomètres de rives en bordure du St-Laurent. Je comprends donc toute l'importance du pilotage.

• 1940

J'ajouterais que quand on a besoin d'une chirurgie après un infarctus, on ne demande jamais au chirurgien de justifier les 200\$ de l'heure qu'il gagne. On veut quelqu'un de compétent et je trouve que les pilotes sont compétents.

[Texte]

Did you know that section 22 of the Pilotage Act makes it possible for captains from here to become pilots? How many captains here since 1972 have tried to become certified to operate in those waters? On the St. Lawrence River we have six Canadian captains who are competent to operate without pilots. How many Canadian captains here have taken advantage of section 22 of the law?

Capt Burnett: It's not quite the same. You're talking about pilot certificates, and there's no necessity in British Columbia for them. We have no ships that come under that criteria. The captains of all the Canadian ships here do their own piloting.

Mr. Guimond: Okay, thank you.

Mr. Fontana: I'm still rather curious about why it takes so long to get a licence. I know you say there is obviously a certain amount of expertise. We heard the other pilots tell us 246 people applied and no one could pass the test. They've taken twelve, fourteen or twenty years to become pilots. We have heard about closed shops, monopolistic tendencies, and feather-bedding here.

As I said, Mr. Gouk is an airline controller and there is a tremendous amount of responsibility directing airplanes from point A to point B. One could point to a lot of different transportation modes. I'm curious why it takes twelve years and why it's so difficult to get qualified people to become pilots. We heard this morning that on average they get six months of training—six months here and two weeks in Rhode Island or France to actually get some hands-on experience.

Either the system is designed to fail so people can't get in—you get a little more competition and open up the system—or something is drastically wrong. Either that or those tests are so damned hard nobody can pass them. Take us through what happens.

Capt Burnett: According to the act, there are certain criteria you must meet in sea service to be able to qualify.

Mr. Fontana: How many years of sea service are we talking about?

Capt Burnett: It's not that many.

Mr. Fontana: Give us an idea of how many hours.

Capt Burnett: The problem is you have to get to a certain level before you can start qualifying. I went to sea for ten or eleven years, got a master's certificate and came to Canada, but none of that time counted because I hadn't been on the Canadian coast. I had to get a mate's job or a master's job on the coast to start qualifying. Then I had to get three years—

Mr. Fontana: Who controls that advancement? You obviously worked for a shipping company. There's a real problem with captains becoming pilots.

Capt Burnett: I know what you're getting at and I touched on it briefly at the start of my oral submission. There are two types of seafarers. There are seafarers who go there with ambition and seafarers who go there for a job. Pilots are usually seafarers who have ambition. They study and know things. When I first went to sea I was told the best thing I'd ever been given to go to sea was a pair of eyes; use them constantly and never let them sit around. You have to keep going and absorb everything.

[Traduction]

Savez-vous que l'article 22 de la Loi sur le pilotage permet aux capitaines d'ici de devenir pilotes? Depuis 1972, combien de capitaines d'ici ont tenté d'obtenir le certificat leur permettant de piloter dans ces eaux? Sur le St-Laurent, il y a six capitaines canadiens qui sont jugés compétents pour naviguer sans pilote. Combien de capitaines canadiens ont bénéficié de l'application de l'article 22?

Capt Burnett: C'est un peu différent. Vous voulez parler des brevets de pilote qui, en Colombie-Britannique, ne sont pas exigés. Par conséquent, aucun navire n'est visé par ces critères. Dans la région ici tous les capitaines de navires canadiens sont leur propre pilote.

M. Guimond: Très bien, merci.

M. Fontana: Je voudrais bien savoir pourquoi il faut tant de temps pour obtenir un brevet. Je vous ai entendu dire qu'il fallait évidemment acquérir certaines compétences. D'autres pilotes nous ont dit que 246 personnes avaient présenté une demande et qu'aucune n'avait réussi l'examen. Il faut 12, 14 ou 20 ans pour devenir pilote. On a entendu parler d'appartenance syndicale exigée, de tendances monopolistiques et de chasse gardée.

Comme je l'ai déjà dit, monsieur Gouk est un contrôleur de la navigation aérienne et c'est une responsabilité énorme que de diriger les avions du point A au point B. On pourrait établir des comparaisons avec bien d'autres moyens de transport. Je suis bien curieux de savoir pourquoi il faut 12 ans, pourquoi c'est si difficile pour une personne qualifiée de devenir pilote. Ce matin, on nous a dit qu'il fallait en moyenne six mois de formation—six mois ici et deux semaines à Rhode Island ou en France pour un stage.

Ou bien le système est conçu pour faire échouer les gens—c'est un moyen de contrôler la concurrence—ou bien quelque chose ne va pas du tout. Ou alors les épreuves sont si difficiles que personne ne peut les réussir. Expliquez-nous ce qui se passe.

Capt Burnett: Selon la loi, il faut répondre à certains critères d'expérience pour se qualifier.

M. Fontana: De combien d'années d'expérience en mer parlez-vous?

Capt Burnett: Pas tellement.

M. Fontana: Donnez-nous alors une idée du nombre d'heures.

Capt Burnett: Le problème, c'est qu'il faut atteindre un certain niveau avant de pouvoir être admissible. J'ai passé 10 ou 11 ans en mer, puis j'ai obtenu un brevet de capitaine et je suis venu au Canada, mais toute cette expérience accumulée ne comptait pas parce que je ne me trouvais pas sur une côte canadienne. J'ai donc dû obtenir un poste de second ou de capitaine sur la côte afin de me qualifier. Ensuite j'ai dû passer trois ans. . .

M. Fontana: Qui contrôle l'avancement? Vous avez certainement travaillé pour une compagnie de navigation. C'est vraiment compliqué pour les capitaines de devenir pilotes.

Capt Burnett: Je vois où vous voulez en venir. Et j'en ai parlé brièvement au début de mon exposé. Il existe deux types de marins. Il y a ceux qui sont ambitieux et ceux qui veulent simplement du travail. Les pilotes sont généralement des marins ambitieux. Ils étudient et ils cherchent à apprendre. La première fois que j'ai pris la mer, on m'a dit que le plus grand atout sur un bateau, c'était ses yeux et qu'il fallait s'en servir constamment sans jamais les fermer. Il faut tout regarder, tout voir et tout absorber.

[Text]

[Translation]

• 1945

There are people today who are sitting on ships—Canadian ships too—as masters. They've been at sea for 20 years, they're going from A to B and they don't know what is between A and B. They know what's at A, they know what's at B; they have no observation powers.

Mr. Fontana: Gentlemen, all I'm trying to say is what Mr. Jordan, Mr. Gouk and others were trying to point out: the status quo is not sustainable. If you didn't have any ships coming down the Fraser River from other countries because we couldn't compete, you wouldn't be piloting anything.

The bottom line is that your jobs and we as a country exist in terms of exporting because we have other countries that want our goods. The moment we become non-competitive—because they can go to Australia to get their coal or to Brazil and Chile to get their iron ore and all that sort of stuff and they could care less about Canada—then you are out of a job and we as a country suffer.

So in the whole scheme of things there is a limit to the costs you can impose upon the price of the product. When you're approaching 50% you have to look at each and every aspect of the cost of transportation to see how it is possible to make sure we are competitive.

The Chairman: Thank you, Mr. Fontana.

Mr. Fontana: That doesn't mean the pilots are to blame, but obviously the status quo is not sustainable any more.

Capt van der Gracht: But it has been said, Mr. Chairman, that 1% to 3% of the cost of operating a vessel is pilotage. That's not 50%. It's a very small—

Mr. Fontana: Yes, but your 3% and somebody else's 5% all add up to 50%. That's all I'm saying.

Capt van der Gracht: But you have to have that local expertise in these waters. You have to have that.

Mr. Fontana: But obviously there's a better system of doing this whole thing.

The Chairman: That's what we're doing out here, trying to see if there is a better system and if there is a better way to run not the railroad in this case, but the marine sector.

We appreciate our witnesses and their presentation today. Captain Burnett, you were the one who quoted the Beatles and the song "I'll whisper words of wisdom; let it be, let it be."

Capt Burnett: You have one for me.

The Chairman: I'm more unconventional and I'll quote the Rolling Stones: "You can't always get what you want."

Voices: Oh, oh.

The Chairman: Thanks, Captain Burnett and Captain van der Gracht. We appreciate your time.

The representative for the Reed Point Marina, Port Moody, is joining us. He is the owner, David Harris. Mr. Harris, you have about a ten-minute presentation for us, so we can...?

Encore aujourd'hui, il y a des gens qui sont capitaines sur des navires canadiens et qui naviguent depuis 20 ans. Ils vont d'un point A à un point B sans jamais se demander ce qu'il y a entre les deux. Ils savent ce qu'il y a à A et ce qu'il y a à B. Ils n'ont aucun sens de l'observation.

M. Fontana: Messieurs, je ne fais que répéter ce que M. Jordan, M. Gouk et les autres ont dit: le statu quo n'est plus acceptable. Si les navires étrangers ne remontent plus le Fraser parce que nous ne sommes plus compétitifs, vous n'aurez plus rien à piloter.

La vérité, c'est que vos emplois et notre pays survivent grâce à l'exportation dans la mesure où les pays étrangers veulent acheter notre production. À partir du moment où le Canada n'est plus compétitif—puisque l'on peut acheter du charbon en Australie, du minerai de fer au Brésil et au Chili, et qu'ils se moquent bien du Canada—vous n'avez plus d'emploi et c'est tout le pays qui en souffre.

Donc, étant donné la situation, il faut limiter le coût qui s'ajoute au prix de la production. Dès que l'on se rapproche de 50 p. 100, il faut réexaminer chacun des éléments qui entrent dans le coût du transport pour s'assurer que l'on demeure compétitif.

Le président: Merci, monsieur Fontana.

M. Fontana: Cela ne veut pas dire que c'est la faute des pilotes, mais il est évident qu'on ne peut plus se contenter du statu quo.

Capt van der Gracht: Mais, monsieur le président, on a dit que le pilotage ne représentait qu'entre 1 p. 100 et 3 p. 100 du coût d'exploitation d'un navire. On est loin de 50 p. 100. C'est infime...

M. Fontana: Peut-être, mais votre 3 p. 100 plus le 5 p. 100 d'un autre et tout le reste cela finit par donner 50 p. 100. C'est ainsi.

Capt van der Gracht: Mais on a besoin des experts locaux pour naviguer dans ces eaux-là. C'est indispensable.

M. Fontana: Mais il existe sûrement un meilleur système.

Le président: C'est pour cette raison que nous sommes ici. Nous devons découvrir s'il existe effectivement un meilleur système et si l'on peut améliorer la gestion non plus des chemins de fer, mais du transport maritime.

Nous avons apprécié l'exposé que les témoins nous ont présenté. Capitaine Burnett, c'est vous qui avez cité le passage d'une chanson des Beatles «I'll whisper words of wisdom let it be, let it be».

Capt Burnett: Vous m'avez trouvé une chanson.

Le président: Étant peu conventionnel, je vais vous citer les Rolling Stones: «You can't always get what you want».

Des voix: Oh oh.

Le président: Capitaine Burnett et capitaine van der Gracht, je vous remercie. Nous vous sommes reconnaissants de vous être déplacés.

Nous accueillons maintenant le représentant de la Marina Reed Point à Port Moody. Il s'agit du propriétaire, David Harris. Monsieur Harris, vous avez un exposé d'une dizaine de minutes à faire, alors pouvons-nous...?

[Texte]

Mr. David Harris (Owner, Reed Point Marina, Port Moody): I don't think it's that long.

The Chairman: That's terrific; we like that kind of thing. We can get a presentation, ask all kinds of questions and get more questions in. We appreciate that.

Mr. Harris, welcome to the committee. Please begin your presentation.

Mr. Harris: Thank you very much. I'm representing myself and no one else, even though I do belong to several other associations. I would just like to give a brief background of the industry I represent, the recreational marina business.

In B.C. the sports-fishing industry generates more than \$1 billion in annual revenues. That is more than twice what the ski industry does for us.

Of B.C.'s 300-plus marinas, 165 privately owned ones, such as ours, have 30,000 berths and they generate more than \$100 million in revenues annually.

Boat tourism from the U.S. has climbed by close to 10% in 1991 to 48,000 visitors. So it's a substantial part of the port business in this province and hopefully I can represent it by representing my own marina.

The marina we have in Port Moody was built in 1977 under the small craft harbours assistance act, which you may be familiar with. For every dollar the federal government would spend on providing a breakwater to us or dredging the basin, we would have to put up a dollar to create berths for small vessels. In our case in fact we spent \$10 for every \$100 spent by DFO and we now have almost 900 berths.

We entered into a contract such as the kind mentioned by the B.C. Ferry Corporation. I thought it was interesting that there was a contractual obligation between the federal government and the B.C. government that is being lived up to now. That was the same thing with us. We entered into a contract with the federal government whereby they would maintain the breakwater. Now, they spent \$400,000 on our breakwater and they now recover more than that from us each year.

So while part of the mandate of this standing committee is to look at the subsidies we're dealing with, I suggest the federal government subsidy to maintain these breakwaters for small craft is not a subsidy when in fact the infrastructure they represent nets more than that every year for the federal government directly.

I've attached to my paper an outline of the dollars that are generated directly. That doesn't include all the taxes the boaters pay themselves.

[Traduction]

M. David Harris (propriétaire, Reed Point Marine, Port Moody): Je crois que mon exposé ne sera pas aussi long.

Le président: Tant mieux, c'est ainsi que nous les aimons puisque cela nous permet de poser plus de questions. Nous vous en sommes reconnaissants.

Monsieur Harris, bienvenue au comité. Veuillez commencer votre exposé.

M. Harris: Merci. Je ne représente que moi-même et personne d'autre, même si je suis membre de plusieurs associations. Je vais vous donner un bref aperçu de l'industrie que je représente, celle des marinas touristiques.

En Colombie-Britannique, l'industrie de la pêche sportive rapporte plus d'un milliard de dollars annuellement soit deux fois plus que le ski.

Sur les 300 marinas et plus de la province, 165 sont des entreprises privées—la nôtre en est une—comptant 30 000 postes d'amarrage et rapportant plus de 100 millions de dollars annuellement.

Le nombre de touristes qui arrivent des États-Unis en bateau était de 48 000 en 1991, une augmentation de près de 10 p. 100. Cela représente donc une proportion intéressante de la clientèle portuaire dans la province et j'espère vous présenter avantageusement l'industrie en vous parlant de ma propre marina.

La marina que nous avons à Port Moody a été construite en 1977 grâce à une subvention accordée en vertu de la Loi sur les installations portuaires pour petites embarcations que vous connaissez peut-être. Pour chaque dollar investi par le gouvernement fédéral dans la construction d'un brise-lame ou dans le dragage du bassin, nous devons investir 1\$ pour créer des points d'amarrage pour les petites embarcations. Nous, nous avons en fait dépensé 10\$ pour chaque 100\$ investi par le MPO et nous avons maintenant presque 900 postes d'amarrage.

Nous avons conclu un contrat comme celui mentionné par la B.C. Ferry Corporation. J'ai trouvé intéressant qu'il existe une obligation contractuelle entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de la Colombie-Britannique que l'on respecte encore maintenant. C'est pareil pour nous. Nous avons conclu un contrat avec le gouvernement fédéral aux termes duquel celui-ci doit entretenir le brise-lame. Eh bien, le gouvernement a dépensé 400 000\$ pour notre brise-lame, et le montant qu'il récupère chaque année de notre secteur est supérieur à cette somme.

Donc même si le comité a pour mandat d'examiner la question des subventions, je tiens à vous faire remarquer qu'on ne peut pas vraiment parler de subventions dans le cas des montants que le gouvernement fédéral verse pour l'entretien des brise-lame qui servent aux petites embarcations, parce que ces infrastructures rapportent plus annuellement au gouvernement fédéral que ce qu'elles ne lui coûtent.

J'ai joint à mon mémoire une ventilation des montants que la navigation de plaisance rapporte directement au gouvernement fédéral. Ces montants ne comprennent pas toutes les taxes que paient les propriétaires d'embarcation eux-mêmes.

• 1950

[Text]

Our marina is one of many in B.C. that was set up under that arrangement. The purpose of my main argument today is to make sure we don't lose that assistance we get to maintain these breakwaters. Most of the marinas that are built cannot be built without that support at the outset.

I point out that we are close to the U.S. border and we compete directly with the U.S. marinas for the same recreational boaters' dollars. It's useful to compare the assistance the U.S. federal government provides to its recreational boaters.

The Port of Bellingham and the Port of Friday Harbor, both state government bodies with property taxing powers, provide recreational moorage in competition with us.

The federal agency, the U.S. Army Corps of Engineers, builds and maintains their breakwaters and does their dredging. By way of example, within the last few years Port of Friday Harbor, just across from Victoria, had \$3.5 million spent to provide a breakwater, which is only a third the size of ours.

Right now we can compete favourably with these U.S. marinas, but I urge the committee to recommend that we still get the support to maintain these breakwaters and the dredging that is so necessary, in the same manner as this is done for our competition in the United States.

I know the difficulty here is that the Department of Fisheries and Oceans is responsible for maintaining the breakwater with no offsetting revenue, whereas my landlord is the Vancouver Port Corporation, but it gets all our money and it doesn't have anything to do with the breakwater.

I will definitely earn the disfavor of my landlord, the Vancouver Port Corporation, by saying they should be responsible for the breakwater, rather than the Department of Fisheries and Oceans. But having said that, I think they should also be compensated. Naturally let's not send so much dividend to Ottawa but maintain our infrastructure here with the moneys I'm paying as rent.

I certainly support localization or giving full autonomy to Vancouver Port Corporation. By way of example, in 1992 I made an application to drive six pilings wholly within our breakwater, wholly within my existing marina. It took only three or four weeks to get approval through Vancouver Port Corporation, but then we had to go to Ottawa. It took six months to get approval to drive six pilings within an existing marina. I suggest that's not common sense.

I'm firm believer in the theory of government services that recommends putting the decision-making at a level as close as possible to the user of the service. So I fully support granting more autonomy to the Vancouver Port Corporation.

[Translation]

Notre marina est l'un des nombreux ports de plaisance de la Colombie-Britannique qui ont été construits dans le cadre de cette entente. L'essentiel de mon propos d'aujourd'hui a pour but de faire en sorte que nous ne perdions pas l'aide financière que le gouvernement nous verse pour entretenir ces brise-lame. La plupart des ports de plaisance ne pourraient être construits sans ce soutien financier.

Je vous signale que nous sommes situés près de la frontière américaine et que nous sommes en concurrence directe avec les marinas américaines qui convoitent elles aussi les dollars des propriétaires d'embarcations de plaisance. J'ai pensé qu'il serait utile de comparer l'aide que verse le gouvernement fédéral américain à son secteur de la navigation de plaisance.

Le port de Bellingham et le port de Friday Harbor, tous les deux des organismes publics habilités à lever des impôts fonciers, offrent des services d'accostage aux bateaux de plaisance, qui font concurrence aux nôtres.

Le U.S. Army Corps of Engineers, un organisme fédéral, construit et entretient leurs brise-lame et s'occupe aussi des travaux de dragage. Par exemple, ces dernières années, le port de Friday Harbor, juste en face de Victoria a reçu une subvention de 3.5 millions de dollars pour la construction d'une brise-lame à peu près trois fois moins grand que le nôtre.

À l'heure actuelle, nous sommes en assez bonne position concurrentielle par rapport à ces ports de plaisance américains, mais je souhaite ardemment que votre comité recommande au gouvernement fédéral de continuer de financer l'entretien de ces brise-lame et d'exécuter les travaux de dragage nécessaires, au même titre que le font les États-Unis pour nos concurrents.

Je sais que le problème dans ce cas-là c'est que le ministère des Pêches et Océans est responsable de l'entretien des brise-lame sans toucher aucune recettes de compensation, tandis que mon propriétaire, la Société du port de Vancouver, perçoit tous les droits des propriétaires de ports de plaisance mais n'assume aucune responsabilité par rapport aux brise-lame.

Je vais sans doute m'attirer les foudres de mon propriétaire, la Société du port de Vancouver, pour avoir dit qu'elle devrait être responsable de l'entretien des brise-lame, au lieu du ministère des Pêches et Océans. Mais cela étant dit, celui qui offre le service devrait être dédommagé. Naturellement, cesson d'envoyer autant d'argent à Ottawa, et entretenons au contraire nos infrastructures ici avec le montant des loyers que nous payons.

Je suis assurément un défenseur du transfert des responsabilités à l'autorité locale ou de l'octroi d'une plus grande autonomie à la Société du port de Vancouver. À titre d'exemple, en 1992, j'ai demandé l'autorisation d'enfoncer six pieux dans notre propre brise-lame, pour mon propre port de plaisance. Il n'a fallu que trois ou quatre semaines pour obtenir l'approbation de la Société du port de Vancouver, mais il nous a fallu ensuite nous adresser à Ottawa. Cela a pris six mois pour qu'on nous autorise à enfoncer six pieux dans notre propre port de plaisance. À mon avis, c'est un non-sens.

Je suis un ardent défenseur du principe qui consiste à rapprocher le plus possible le pouvoir décisionnel des usagers lorsqu'il s'agit de services publics. Je serais donc entièrement d'accord pour qu'on accorde plus d'autonomie à la Société du port de Vancouver.

[Texte]

That basically is my brief.

The Chairman: Thank you, Mr. Harris. Thank you for taking the time to compile your report and take the time to be with us today to present it.

Mr. Gouk.

Mr. Gouk: I think you presented it rather succinctly. If you incur any wrath from the Vancouver Port Corporation, you've probably rectified it by pointing out the need for them to be more autonomous and not have to go through all the bureaucracy.

Voices: Oh, oh.

Mr. Gouk: I think you've made your case well.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk. Mr. Fontana.

Mr. Fontana: I have just one question, and I thank you for this.

You sometimes wonder how small businesses can operate in this country when every federal, provincial and municipal government has their hand in your pocket. It's unbelievable.

Mr. Gouk: He's joining the Reform Party.

Mr. Fontana: No, I wouldn't do it. I'm trying to think of a good song. "Am I nuts?" No, I'm sorry.

An hon. member: Oh! It ain't what it appears to be.

Mr. Fontana: I do want to talk about the pleasure boat. I agree you might be able to compete. They use public infrastructure—waterways—for which the taxpayer. . . He or she can't be forgotten in this whole equation of how we can sustain the system.

As I understand it, pleasure boat operators in this country don't pay anything to register their boats with the federal government, not when there is a transfer of ownership and not on an annual basis. We charge our vehicles to use our public infrastructure. In Vancouver you can get charged a fee for the improvement of that infrastructure through a passenger facility charge. The pleasure boat operator in this country doesn't pay anything for the use of that public infrastructure, unlike in the United States, where they are charged an annual fee.

You obviously know the business very well. Do you think that's something the government ought to be looking at? I don't know which government, but in terms of looking at a fee that could cost-recover some of those things that are purely for the pleasurer boaters.

Mr. Harris: Yes, I would support such a thing, with a reasonable fee put to it. It is a nonsensical system right now where the government is providing the service and getting nothing in return, and the registration is useless to us. We have

[Traduction]

Cela résume essentiellement mon mémoire.

Le président: Merci, monsieur Harris. Nous vous remercions d'avoir pris la peine de préparer votre mémoire et de venir nous le présenter aujourd'hui.

Monsieur Gouk.

M. Gouk: Je crois que vous avez réussi à le présenter plutôt succinctement. Si vous craignez de vous être attiré les foudres de la Société du port de Vancouver, vous vous êtes probablement rattrapé en signalant qu'il fallait lui donner plus d'autonomie et abolir toute la paperasserie administrative.

Des voix: Oh!

M. Gouk: Je pense que vous avez bien défendu votre cause.

Le président: Merci, monsieur Gouk. Monsieur Fontana.

M. Fontana: J'aurais juste une question, et je voudrais aussi vous remercier.

On se demande parfois comment les petites entreprises réussissent à se tirer d'affaire quand tous les paliers de gouvernement, fédéral, provincial et municipal, puisent dans leurs poches. C'est incroyable.

M. Gouk: Il est en train de joindre les rangs du Parti réformiste.

M. Fontana: Non, je ne ferais pas cela. J'essaie de penser à une bonne chanson. «Am I nuts» (Est-ce que je perds la tête?). Non, je m'excuse.

Une voix: Oh! Les apparences sont trompeuses.

M. Fontana: Je tiens vraiment à parler des bateaux de plaisance. Je conviens que vous pourriez être en mesure de soutenir la concurrence. Les bateaux de plaisance utilisent les infrastructures publiques—les voies navigables—qui sont financées par le contribuable. . . On ne peut oublier le contribuable lorsqu'il s'agit de financement.

Si j'ai bien compris, les exploitants de bateaux de plaisance au Canada ne paient aucun droit pour enregistrer leurs bateaux auprès du gouvernement fédéral, ni quand il y a transfert de propriété ni sur une base annuelle. Nous imposons des droits aux propriétaires de véhicules pour l'utilisation des infrastructures publiques. A Vancouver, on peut exiger un droit en imposant un tarif passager, pour l'amélioration de ces infrastructures. Au Canada, les propriétaires de bateaux de plaisance ne paient aucun droit pour l'utilisation des infrastructures publiques, contrairement aux États-Unis, où ils paient un droit annuel.

• 1955

Vous êtes certainement très au courant de la question. Croyez-vous que c'est une mesure à laquelle le gouvernement devrait songer? Je ne sais quel palier de gouvernement devrait s'en charger, mais n'y aurait-il pas lieu de songer à imposer un droit qui servirait à récupérer les montants qui sont dépensés uniquement pour les propriétaires de bateaux de plaisance?

M. Harris: Oui, je serais en faveur d'une telle mesure, pourvu que le montant des droits soit raisonnable. Il est absolument insensé, à l'heure actuelle, que le gouvernement offre un service et qu'il n'obtienne rien en retour, d'autant plus

[Text]

what is called a quay number. We cannot find out who the owner of a boat is. We get boats coming into our marina and we don't know if they're stolen and we can't find out who they are. If your car's parked in my lot I can find out in a minute who you are.

Mr. Fontana: It's incredible that the technology to monitor those hasn't kept up. If the government was looking for some revenues, there are about 500,000 pleasure boaters—I might be underestimating that—so even a \$50 charge would generate something like \$15 million or \$20 million a year. Because of the benefits they get, I think boat owners would not complain too much about that.

Mr. Harris: I would not object. As well, the subsidy that I am asking be maintained for dredging and for the infrastructure of breakwaters—even that could be phased out if we were given better security. Right now we have 15-year leases. Give me a 49-year lease and I'll take the breakwater over.

Mr. Fontana: Mr. Longstaffe was asking for exactly the same thing this morning. He wants the authority to give you 49-year leases, which he doesn't have now.

The Chairman: Mr. Harris, you've given us some food for thought, which is much appreciated.

Colleagues, we welcome the Council of Forest Industries to the table. We would ask the chief spokesperson to identify himself and introduce the individuals he's brought with him.

Mr. Chris Bale (Chairman, Marine Committee, Council of Forest Industries): Barry Hagen is the manager of transportation services for MacMillan Bloedel. Scott Bennie is assistant manager of transportation and pulp for Weldwood of Canada. Tom Culham is vice-president of competitiveness for the Council of Forest Industries.

I'd like to express our appreciation for this opportunity to meet with you today. I would like to tell you a bit about the Council of Forest Industries and share with this committee some information on the forest industry of western Canada.

In federal transportation matters, the council represents more than 200 forestry companies in Alberta and British Columbia. Collectively these companies produce on a value basis more than 90% of British Columbia and Alberta forest products, including solid wood products, plywood, pulp and paper.

• 2000

In 1993 the forest industry of British Columbia and Alberta reported sales of \$15.9 billion, of which exports accounted for \$13.1 billion. During that period the forest sector provided jobs for 112,000 people. When indirect and induced employment is counted, the total amounts to 325,000 jobs in British Columbia and Alberta.

[Translation]

que l'enregistrement ne nous est pas utile. On nous attribue ce qu'on appelle un numéro de quai. Il est impossible de savoir à qui appartiennent les bateaux. Il y a des bateaux qui viennent accoster dans notre port de plaisance et nous ne savons pas s'ils sont volés et à qui ils appartiennent. Si vous stationnez votre auto sur mon terrain, en quelques minutes à peine, je pourrais savoir qui vous êtes.

M. Fontana: Il est incroyable qu'avec la technologie, on ne soit pas encore capable d'exercer ce genre de contrôle. Si le gouvernement se demande où trouver des recettes, il devrait savoir qu'il y a environ 500 000 propriétaires de bateaux de plaisance—et il y en a peut-être plus. Or s'il leur imposait à chacun un droit d'à peine cinquante dollars, il trouverait quelque 15 ou 20 millions de dollars par an. Étant donné les avantages dont ils jouissent, les propriétaires de bateaux n'auraient pas trop à se plaindre d'une telle mesure, je pense.

M. Harris: Je ne serais pas contre. Par ailleurs, la subvention dont je demandais le maintien pour les travaux de dragage et l'entretien des brise-lame pourrait même être éliminée progressivement, si l'on nous offrait une meilleure sécurité. A l'heure actuelle, nous avons des baux de quinze ans. Donnez-moi un bail de quarante-neuf ans, et je vais m'occuper de l'entretien du brise-lame.

M. Fontana: M. Longstaffe demandait exactement la même chose ce matin. Il voudrait que l'administration portuaire lui accorde un bail de quarante-neuf ans, ce qu'il n'a pas à l'heure actuelle.

Le président: Monsieur Harris, vous nous avez donné matière à réflexion, et nous vous en remercions.

Chers collègues, nous accueillons maintenant le Council of Forest Industries. Je demanderais au principal porte-parole de cet organisme de s'identifier et de nous présenter ses collègues.

M. Chris Bale (président, Marine Committee, Council of Forest Industries): Barry Hagen est directeur des services de transport chez MacMillan Bloedel. Scott Bennie est directeur adjoint du transport des pâtes et papier chez Weldwood of Canada. Tom Culham est vice-président de la section de la compétitivité pour le Council of Forest Industries.

Je tiens à vous remercier de nous avoir donné l'occasion de vous rencontrer aujourd'hui. Permettez-moi de vous dire un mot du Council of Forest Industries et de communiquer aux membres du comité certaines données à propos de l'industrie forestière dans l'ouest du Canada.

En ce qui concerne les questions relatives au transport relevant du gouvernement fédéral, notre conseil représente plus de 200 sociétés forestières de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Ensemble, ces sociétés produisent plus de 90 p. 100 de la valeur des produits forestiers de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, y compris les produits de bois massif, le contreplaqué, les pâtes et papier.

En 1993, l'industrie forestière de la Colombie-Britannique et de l'Alberta ont accusé un chiffre de ventes de 15,9 milliards de dollars dont, 13,1 milliards étaient attribuables aux exportations. Pendant la même période, le secteur forestier a procuré des emplois à quelque 112 000 personnes. Si l'on tient compte des emplois indirects et induits, cela veut dire au total quelque 325 000 emplois en Colombie-Britannique et en Alberta.

[Texte]

Canada is the world's largest exporter of forest products. If you pick up a newspaper in Miami, Rome or Tokyo, there's probably a one-in-three chance the newsprint was manufactured in Canada. For a house being built in Berlin, London, Osaka or Milwaukee, there is probably a one-in-five chance that Canadian-made lumber is being used. Our industry depends on exports and must compete on an international scale in order to survive.

In October 1994 Mr. Paul Martin tabled a new framework for economic policy. He states that three trends—globalization, the emergence of dynamic new regions and the information economy—are all combining to dramatically increase the scope and intensity of economic competition.

His assessment is particularly relevant for our Canadian forest industry. In the old days Canada's comparative advantage was assured by an almost inexhaustible supply of high-quality, low-cost timber manufactured with low-cost energy. This is a fading memory.

Lower-cost alternative species and lower manufacturing costs in the U.S. south and elsewhere in the world have all dramatically changed our competitive position. The Canadian forest industry is focused on one goal—competitiveness. As an industry, we can't get there without contributions from all those companies that supply us with goods and services.

In this era it is vital that those who supply Canada's economically essential transportation services experience exactly the same competitive pressures as the industries they serve. Otherwise, of course, there will be little or no incentive for them to innovate, improve their productivity and achieve excellence.

This brings us to the review of marine issues in Canada conducted by the Standing Committee on Transport. We are in general agreement with the principles common to all modes outlined in the terms of reference for the committee. In particular we support: the provision of efficient, affordable services; reduced involvement of government in the delivery of operational services; the maintenance of safety and environmental standards and cooperation with the U.S.; customer-focused services and user pay contingent on effective user say; a reduction in the regulatory burden; and a reduction and elimination of subsidies.

Government sees commercialization and user pay as effective means of reducing its deficit, but that's really only half the story. Users need services that meet their needs and are priced appropriately. The best way to achieve this is to ensure the user is not faced with a monopoly. The Canadian Coast Guard, pilotage and ports, for many users, are monopolies.

[Traduction]

Le Canada est le plus important exportateur de produits forestiers au monde. Lorsque vous achetez un journal à Miami, à Rome ou à Tokyo il y a probablement une chance sur trois qu'il soit imprimé sur du papier journal fabriqué au Canada. Pour ce qui est des maisons construites à Berlin, à Londres, à Osaka ou à Milwaukee, il y a probablement une chance sur cinq qu'elles aient été construites avec du bois de provenance canadienne. Notre industrie est tributaire des exportations et, pour survivre, elle doit être concurrentielle sur le marché mondial.

En octobre 1994, M. Paul Martin a déposé un document intitulé «Un nouveau cadre de politique économique». Il y fait état de trois tendances: la mondialisation des marchés, l'émergence de nouvelles régions dynamiques et l'apparition d'une économie de l'information, trois facteurs qui, ensemble, contribuent énormément à augmenter et à intensifier la concurrence sur le plan économique.

L'évaluation de M. Martin est particulièrement pertinente pour notre industrie forestière canadienne. Autrefois, le Canada était assuré de maintenir sa supériorité grâce à un approvisionnement quasi-inépuisable de bois d'excellente qualité qui pouvait être oeuvré à faible coût et avec des moyens énergétiques peu coûteux. Ces conditions sont maintenant presque chose du passé.

L'utilisation dans le sud des États-Unis et d'autres pays du monde d'autres espèces moins coûteuses oeuvrées à partir de procédés de fabrication plus économiques a complètement bouleversé notre position concurrentielle. L'industrie forestière canadienne n'a désormais qu'un seul objectif: la compétitivité. En tant qu'industrie, nous ne pourrions atteindre cet objectif sans la contribution de toutes les sociétés qui nous approvisionnent en biens et services.

De nos jours, il est primordial que ceux qui fournissent les services de transport essentiels pour l'économie du Canada ressentent exactement les mêmes pressions concurrentielles que les industries qu'elles desservent. Autrement, rien ou presque rien n'incitera ces industries à innover, à améliorer leur productivité et à viser à l'excellence.

Cela nous amène à l'examen des questions maritimes au Canada qu'a entrepris le Comité permanent des transports. Nous sommes généralement d'accord avec les principes communs à tous les modes de transport énoncés dans le mandat du comité. Plus particulièrement, nous sommes d'accord avec les objectifs suivants: fourniture de services efficaces et abordables, réduction de la participation du gouvernement à la prestation des services opérationnels; maintien des normes en matière de sécurité et d'environnement et collaboration avec les États-Unis dans ce domaine; prestation de services axés sur les besoins de la clientèle et adoption du principe de l'utilisateur payeur pourvu que l'utilisateur du service ait son mot à dire, diminution du fardeau qu'impose la réglementation; enfin, réduction et élimination des subventions.

Le gouvernement pense que la commercialisation et la tarification sont des moyens efficaces pour réduire le déficit, mais ces moyens ne sont en réalité qu'une partie de la solution. Les usagers ont besoin de services qui répondent à leurs besoins et dont les prix sont abordables. Le meilleur moyen d'y parvenir est de faire en sorte que l'utilisateur ne soit pas desservi par un organisme détenant un monopole. Pour bien des usagers, la Garde côtière canadienne, le système de pilotage et les administrations portuaires sont des monopoles.

[Text]

We therefore recommend that when commercialization and user pay are being developed as policy options, the service provider face competition. It's difficult to emphasize how very important to us this is.

As many of you probably know, Rogers Cable is a monopoly, and the frustration experienced by its customers is an example of the frustration shippers experience when dealing with monopolies, whether in the private or public sector.

If it isn't possible to develop competition in the service sector, users must have recourse to an independent third party to arbitrate issues of price and service. Where a service provider is in a monopoly position, the users should then have input on a regular basis through, for example, the board of directors.

• 2005

With these principles in mind, I'd like to turn my attention to the specific topics of your terms of reference. We'll start with the ports.

We believe it's important to define the mission of the port, and that naturally flows from the role exports play in Canada's economy. Canada is the seventh largest trading nation in the world. Approximately 30% of Canada's gross domestic product depends on exports, and one in three jobs is directly related to exports. That number is higher in western Canada. Canada of course also relies very heavily on imports. The mission of the port system, therefore, should be to serve the exporters and the importers who use the ports.

In 1992, COFI, along with members of the Western Canadian Shippers' Coalition, was surveyed to determine their main concerns regarding west coast ports. These concerns fell into four main areas: one, labour management issues; two, urban and environmental issues; three, the port administration system; and last, access to terminals. I'll just talk about the first three today. Access to terminals has already been dealt with in the Western Canadian Shippers' Coalition's submission to the minister on rail matters.

Let's take labour management issues. Labour management concerns of the exporting community extend to productivity, labour availability, and restrictive practices. A number of local initiatives have taken place, and improvements are occurring. Exporters have taken part in encouraging the development of these solutions.

The organization of labour and management on the waterfront is cumbersome in relation to the disparate concerns, interests, and activities of the organizations involved. One major concern is the seeming inability of the two sides to resolve

[Translation]

Nous recommandons donc que lorsque le gouvernement envisagera d'adopter les principes de la commercialisation et de la tarification dans le cadre de sa politique des transports, il fasse en sorte que le fournisseur de services affronte la concurrence. On ne saurait trop insister sur l'extrême importance que revêt cet aspect pour nous.

Comme beaucoup d'entre vous le savent probablement, Rogers Cable est un monopole, et la frustration qu'ont éprouvée ses clients est un exemple de celle qu'éprouvent les expéditeurs lorsqu'ils font affaire à des monopoles, qu'il s'agisse du secteur privé ou du secteur public.

S'il n'est pas possible d'élaborer un système de concurrence dans le secteur des services, les usagers devront pouvoir avoir recours à une tierce partie indépendante habilitée à arbitrer les questions de prix et de services. Lorsqu'un fournisseur de services détient un monopole, les usagers devraient alors avoir régulièrement leur mot à dire par l'entremise, par exemple, du conseil d'administration.

En gardant ces principes à l'esprit, je voudrais maintenant aborder les questions précises que vous devez examiner dans le cadre de votre mandat. Nous allons commencer par les ports.

Nous croyons qu'il importe de définir la mission du port qui découle naturellement du rôle que joue les exportations dans l'économie canadienne. Le Canada occupe le 7^e rang au monde pour ce qui est des échanges commerciaux. Environ 30 p. 100 du produit intérieur brut du Canada est tributaire des exportations, et un emploi sur trois est directement relié aux exportations. Cette proportion est encore plus grande dans l'Ouest du Canada. Évidemment, l'économie canadienne dépend également dans une très large mesure des importations. La mission du système portuaire devrait donc être de servir les exportateurs et les importateurs qui utilisent les ports.

En 1992, un sondage a été mené auprès des membres du Conseil des industries forestières et des membres de la Western Canadian Shippers Coalition dans le but d'établir qu'elles étaient leurs principales préoccupations en ce qui concerne les ports de la côte ouest. Ces préoccupations rentraient dans quatre domaines principaux: premièrement, les relations ouvrières; deuxièmement, les questions urbaines et environnementales; troisièmement, le système d'administration portuaire, et quatrièmement l'accès aux terminaux. Je vais m'en tenir aujourd'hui aux trois premiers. La question de l'accès aux terminaux a déjà été abordée par les porte-parole de la Western Canadian Shippers Coalition lorsqu'ils ont présenté leur mémoire au ministre sur les questions ferroviaires.

Prenons d'abord la question des relations ouvrières. Dans ce domaine, les questions qui préoccupent les milieux de l'exportation portent notamment sur la productivité, la disponibilité de la main-d'œuvre et les pratiques restrictives. Un certain nombre d'initiatives locales ont été mises en place, et la situation s'améliore. Les exportateurs ont encouragé l'élaboration de ces solutions.

L'organisation des relations patronales-syndicales dans les ports n'est pas facile étant donné les préoccupations, les intérêts et les activités disparates des parties en cause. Un des problèmes de taille semble être l'apparente incapacité des deux camps à

[Texte]

outstanding issues, resulting in prolonged and inconclusive negotiations. Any major work stoppage is quickly legislated to a conclusion, but needless to say, the underlying problems are never, or rarely if ever, resolved.

The federal government has played a significant role in waterfront labour-management issues through back-to-work legislation, the creation of commissions of inquiry, and the appointment of mediators. COFI recommends that the federal government re-examine its role in this area in light of the role labour-management issues play in the competitiveness of the west coast ports.

Our second concern is urban and environmental issues. In this case major steps have been taken by the ports, terminals, and exporters to reduce or eliminate the environmental impact of commodity movements. Capital expenditures by all parties and better working practices directed at an improved environment will always continue. The existence, however, of multiple agencies charged with environmental protection within every level of government creates a lot of confusion. The rules often conflict and are frequently changed. The result, of course, is frustration and waste.

We at COFI recommend that environmental approvals be handled by one agency, that rules be clearly defined, and that a time-limited approval process be established.

The port administration system: The influence of this port institutional framework is pervasive as it dictates almost all of the organizational, operational, planning, and investment decisions made in the provision of port services. Exporters are generally unhappy about the comprehensive role of the port authorities in western Canada.

At present the ports are seen to be insufficiently responsive to the demands of today's tough and competitive world. There's also a general belief that the port authorities should be primarily restricted to landlord and land use planning activities, while terminals providing commercial and operating functions should be in the private sector and encouraged to compete.

COFI recommends that the Port of Vancouver be given more local autonomy.

Ports should be capable of making substantial financial commitments, subject to the constraints of the financial markets and the needs of users. The overview function provided by Ports Canada Corporation is not needed. The ports should report to the Ministry of Transport on broad policy matters only.

The board of the ports should be comprised of members drawn from the user community in western Canada, and members of the board should be knowledgeable in port and transportation matters.

[Traduction]

résoudre les problèmes ce qui contribue à faire traîner les négociations en longueur et à rendre les règlements difficiles. Les arrêts de travail d'importance sont rapidement réglés par voie législative, mais inutile de dire que les problèmes sous-jacents sont rarement, si non jamais résolus complètement.

Le gouvernement fédéral a joué un rôle important dans le règlement des conflits patronaux-syndicaux survenus dans les ports en votant des lois de retour au travail, en créant des commissions d'enquête, et en nommant des médiateurs. Le Conseil des industries forestières recommande que le gouvernement fédéral réexamine son rôle dans ce domaine étant donné le rôle que jouent les conflits patronaux-syndicaux dans la compétitivité des ports de la côte ouest.

Ce qui nous préoccupe en second lieu, ce sont les questions urbaines et environnementales. Dans ce cas, d'importantes mesures ont été prises par les ports, les terminaux et les exportateurs en vue de réduire ou d'éliminer l'incidence environnementale des mouvements de marchandises. Toutes les parties continueront d'investir dans des projets d'immobilisations et d'améliorer les pratiques de manutention afin d'assainir l'environnement. Toutefois, l'existence d'organismes multiples chargés de la protection de l'environnement au sein de chaque palier de gouvernement, crée beaucoup de confusion. Les règles souvent contradictoires et fréquemment modifiées. Évidemment, frustration et gaspillage en résultent.

Nous, du Conseil des industries forestières, recommandons que les approbations environnementales relèvent d'un seul organisme, que les règles soient clairement définies et qu'un mécanisme d'approbation dans des délais raisonnables, soit établi.

Le système d'administration portuaire: le cadre institutionnel portuaire a une influence omniprésente, car il dicte presque toutes les décisions en matière planification organisationnelle et opérationnelle ainsi que d'investissement qui sont prises concernant la prestation des services portuaires. Les exportateurs sont généralement insatisfaits du rôle envahissant des administrations portuaires dans l'Ouest du Canada.

• 2010

À l'heure actuelle, on estime que les ports ne répondent pas suffisamment aux exigences du monde fortement concurrentiel d'aujourd'hui. On croit aussi de façon générale que les administrations portuaires devraient s'occuper essentiellement des questions relatives à la propriété et à l'aménagement des installations et du territoire portuaire, alors que les terminaux qui ont des responsabilités commerciales et fonctionnelles devraient appartenir au secteur privé et être encouragés à soutenir la concurrence.

Le Conseil des industries forestières recommande que le port de Vancouver se voit accorder une plus grande autonomie locale.

Les ports devraient pouvoir prendre des engagements financiers considérables, sous réserves des contraintes des marchés financiers et des besoins des usagers. La fonction de surveillance exercée par la Société canadienne des ports n'est pas nécessaire. Les ports ne devraient être tenus de faire rapport au ministre des Transports que des questions générales de politique.

Le Conseil d'administration des ports devrait être composé de membres choisis parmi les usagers dans l'Ouest du Canada, et les membres du Conseil d'administration devraient bien connaître les questions relatives à l'administration des ports et des transports.

[Text]

The management, organization, and mandate of the port should be customer-focused. The ports should primarily act as a landlord and be responsible for navigation, safety, coordination with other transport modes, environmental issues, and planning.

Where national and international competition in the port sector is present, long-term leases of up to 60 years should be granted to private sector terminal operators. Where terminal operators are in a monopoly position, lease arrangements should be of a shorter duration. To prevent the port from taking advantage of monopoly power when negotiating lease arrangements, a dispute settlement resolution mechanism, such as final offer arbitration, should be put in place for the benefit of lessees.

The Vancouver Port Corporation should be financially self-sufficient. Payments to the port and Ottawa should cover variable costs and should make a contribution to fixed costs. Contributions to fixed costs should be sensible to throughput and cycles in the business of port users. Extraordinary contributions to Ottawa, as have occurred in the recent past, should not occur.

There are also two monopoly services I would like to talk about. One is pilotage service. While we as members of COFI are not direct consumers of these services, the exporters ultimately pay for these services. There is only one pilotage authority, and in all cases pilots are required by law to escort deep sea vessels in and out of port. We recommend that subject to meeting safety standards, ways should be found to privatize the pilotage service and to ensure that more than one agency of licensed pilots is providing the service.

A qualified institution, either public or private, should be responsible for the licensing of pilots, and ships and their masters that demonstrate a capability of navigating without pilots should be permitted to do so, based on meeting safety requirements. An example of this is the fact that many of these ships call anything up to 10, 12 times a year. The modern ships are always equipped with an extremely accurate, on-board, satellite navigation system, which will show the master or officer-on-the-watch where the ship is on the world surface within 10 metres.

The Canadian Coast Guard is the next one on our list. We've had a letter to say that the coast guard is under review. While we members of COFI are not direct consumers of these services, again we ultimately pay for them. We encourage the government in its efforts to reduce costs through automation, consolidation, elimination of necessary services and commercialization.

[Translation]

La gestion, l'organisation et le mandat du port devraient axés sur les besoins de la clientèle. Les administrations portuaires devraient agir principalement en tant que propriétaires des installations et être responsables de la navigation, de la sécurité, de la coordination avec les autres modes de transport, des questions environnementales et de la planification.

Là où il y a concurrence sur le plan national et international dans le secteur des ports, des baux à long terme d'une durée maximum de 60 ans devraient signés avec les exploitants des terminaux provenant du secteur privé. Lorsque les exploitants des terminaux détiennent un monopole, la durée de ces baux devrait être plus courte. Pour empêcher que l'administration portuaire ne profite de l'avantage que lui confère son monopole quand elle négocie des baux, un mécanisme de règlement des différends, comme par exemple l'arbitrage des propositions finales, devrait être mis en place pour protéger les locataires.

La Société du port de Vancouver devrait s'autofinancer. Les droits versés à l'administration portuaire et à Ottawa, devraient couvrir les coûts variables et contribuer au financement des coûts fixes. Les contributions au financement des coûts fixes, devraient varier en fonction du tonnage total des mouvements de marchandises et des cycles d'activité des usagers du port. Il ne devrait pas y avoir de contributions extraordinaires versées à Ottawa, comme ce fut le cas il n'y a pas si longtemps.

Il y a aussi deux services monopolistiques dont j'aimerais parler. Le premier concerne le service de pilotage. Bien que notre conseil ne soit pas directement un consommateur de ces services, ce sont les exportateurs, en bout de ligne, qui en assument les coûts. Il n'y a qu'une seule administration de pilotage, et dans tous les cas, les pilotes sont tenus par la loi d'escorter les navires hauturiers lorsqu'ils manoeuvrent dans un port, pour y entrer ou en sortir. Nous recommandons que pourvu que les normes de sécurité soient respectées, on trouve des moyens de privatiser le service de pilotage et de s'assurer qu'il y ait plus d'une de pilotes licenciés qui puisse offrir ce service.

Une institution compétente, soit publique ou privés, pourrait être chargée de l'octroi des licences aux pilotes. En outre, les navires et leurs commandants qui sont en mesure de faire la preuve qu'ils sont capables de naviguer sans pilotes devraient être autorisés à manoeuvrer dans les installations portuaires, pourvu que les normes de sécurité soient respectées. Il ne faut pas oublier, par exemple, qu'un bon nombre de ces navires viennent nous visiter 10 à 12 fois par an. Les navires modernes sont toujours équipés d'un système de navigation par satellite précis et installé à bord, qui permet au commandant ou à l'officier de quart de connaître la position exacte du navire à 10 mètres près.

La Garde côtière canadienne est le sujet qui figure ensuite sur notre liste. Nous avons reçu une lettre disant que la Garde côtière fait présentement l'objet d'un examen. Bien que les membres de notre conseil ne soient pas directement clients de ces services, là encore, nous en assumons les frais en bout de ligne. Nous encourageons le gouvernement à poursuivre ses efforts en vue de réduire les coûts grâce à l'automatisation, à la fusion, à l'élimination de services inutiles et la commercialisation.

[Texte]

[Traduction]

• 2015

We recommend that the first priority for the Coast Guard is to commercialize those services that could experience competition. For such services where there is no alternative we recommend the prices and services be subject to third party final offer of arbitration. Cost of services should be borne by beneficiaries in proportion to the benefits received. For example, seaway users should pay for the seaway. Those who use search and rescue services should pay for those services.

In order to facilitate meaningful input by the users of services, cost recovery should be managed and accounted for on a regional basis, not a national basis, and the data from detailed cost allocation studies must be made available to users. We see no reason why the Pacific region cannot be accounted for separately from the rest of Canada. There are probably other natural divisions for other regions.

As a last remark I would like to mention that despite the monopolistic tendencies on the land-site port services, we experience very healthy competition in our deep-sea shipping services. Five major cargo carriers and a number of major minor carriers compete very vigorously for cargo. Cargo contracts change from one company to another, and as a consequence prices and services are very competitive.

I would like to thank you for the opportunity to appear, and we are prepared to answer any of your questions.

Mr. Gouk: I have no questions for you, Mr. Bale. As you can well appreciate, there have been a great number of submissions and we've heard a lot of the ideas. Yours are quite clearly laid out. They're not incompatible with much of what we've heard. We'll have this plus your additional words to refer to when we try to come up with some type of system to answer the needs of the users.

Mrs. Terrana: You mentioned the access to terminals, and we know Mr. Culham has been following us across the country very diligently, I'm afraid. You saw the report. It seems to address the comments you're making here. Is there anything you would like to add?

Mr. Bale: With respect to access to terminals?

Mrs. Terrana: Yes.

Mr. Thomas Culham (Vice-President of Competitiveness for the Council of Forest Industries): Are you talking about the CN task force report?

Mrs. Terrana: Yes. The privatization. We have addressed that. . .

Mr. Culham: We have submitted to Minister Young a 25-or 30-page document that details our suggestions on how the National Transportation Act should be amended to improve or maintain competition in the railway industry. We encouraged the privatization of CN, and the CN task force did pick up on one of our recommendations that running rights should be available to short-line railway carriers.

Nous recommandons que la Garde côtière se concentre en priorité sur la commercialisation des services qui pourraient donner lieu à une concurrence. Pour les services indispensables, nous recommandons que les prix et services soient assujettis à l'arbitrage des propositions finales par un tiers. Le coût des services devrait être assumé par les bénéficiaires proportionnellement aux avantages obtenus. Par exemple, les utilisateurs de la Voie maritime devraient payer pour l'entretien de la voie maritime. Les utilisateurs des services de recherche et de sauvetage devraient payer pour ces services.

Dans le but de faciliter une contribution utile de la part des usagers des services, le recouvrement des coûts devrait être géré et comptabilisé sur une base régionale, non pas nationale, et les données tirées des études détaillées sur la répartition des coûts devraient être mises à la disposition des utilisateurs. Nous ne voyons pas pourquoi la région du Pacifique ne pourrait pas être prise en compte séparément du reste du Canada. Il existe probablement d'autres divisions naturelles pour d'autres régions.

En terminant, j'aimerais mentionner qu'en dépit des tendances monopolistiques qu'on constate pour les services portuaires terrestres, nous jouissons d'une concurrence très saine dans le domaine de nos services de navigation en haute mer. Cinq principaux transporteurs de marchandises et un certain nombre d'importants transporteurs de moindre envergure se livrent une concurrence très féroce pour le fret. Les contrats de fret varient d'une compagnie à l'autre et les prix et services sont donc très concurrentiels.

J'aimerais vous remercier de nous avoir permis de comparaître devant vous et nous sommes prêts à répondre à toutes vos questions.

M. Gouk: Je n'ai pas de questions à vous poser, monsieur Bale. Comme vous pouvez l'imaginer, nous avons reçu un grand nombre de mémoires et entendu beaucoup de points de vue. Vous avez énoncé les vôtres très clairement. Ils ne sont pas incompatibles avec la majorité des témoignages que nous avons entendus. Nous pourrions nous y référer, ainsi qu'à vos autres commentaires, lorsque nous essayerons d'élaborer un système capable de satisfaire les besoins des utilisateurs.

Mme Terrana: Vous avez parlé de l'accès aux terminaux portuaires et nous savons que M. Culham nous a suivi à travers le pays avec beaucoup de diligence, j'en ai bien peur. Vous avez vu le rapport. Il semble porter sur les remarques que vous formulez. Aimerez-vous ajouter quelque chose?

M. Bale: À propos de l'accès aux terminaux portuaires?

Mme Terrana: Oui.

M. Thomas Culham (vice-président de la compétitivité pour le Council of Forest Industries): Parlez-vous du rapport du groupe de travail sur le CN?

Mme Terrana: Oui. La privatisation. Nous avons abordé cela. . .

M. Culham: Nous avons présenté au ministre Young un document de 25 ou 30 pages qui présente en détail nos suggestions sur la façon de modifier la Loi sur les transports nationaux en vue d'améliorer ou de maintenir la concurrence dans l'industrie ferroviaire. Nous avons encouragé la privatisation du CN et le groupe de travail sur le CN a repris l'une de nos recommandations comme quoi les transporteurs ferroviaires secondaires devraient avoir accès aux droits de circulation.

[Text]

Mrs. Terrana: Do you mean use of the same track?

Mr. Culham: Yes.

Mrs. Terrana: I was discussing whether the report answered your needs and the recommendations.

Mr. Culham: We saw the report as dealing primarily with the privatization or commercialization of CN. We saw there was a need to deal with the legislative framework, because you will have less trackage in Canada as a result of the encouragement to abandon inefficient or unused trackage. The idea there is to help the financial viability of the railways. The result of that will be less physical capacity in the railway system, so we saw there would be a need to counterbalance that with improved or enhanced competitive access in the legislation.

[Translation]

Mme Terrana: Voulez-vous parler de l'utilisation de la même voie ferrée?

M. Culham: Oui.

Mme Terrana: Je me demandais si le rapport répondait à vos besoins et je parlais des recommandations.

M. Culham: Nous considérons que le rapport aborde principalement la question de la privatisation ou de la commercialisation du CN. Nous avons constaté qu'il était nécessaire de s'occuper du cadre législatif, étant donné que le réseau ferroviaire sera réduit au Canada par suite de l'encouragement à abandonner les voies inefficaces ou inutilisées. L'idée consiste à assurer la viabilité financière des compagnies ferroviaires. Le réseau ferroviaire aura de ce fait une capacité de transport réduite et il faudra donc compenser cela en améliorant ou en augmentant l'accès concurrentiel dans la législation.

• 2020

Mr. Fontana: I have just one question with respect to your recommendation that the federal government re-examine its role in this area of labour management issues and competitiveness. What does that say? Do you want the government to declare those services essential services? Is that what you're saying? I'm not sure that recommendation says anything. Re-examine for what purpose, to do what? You know that we legislate back to work after three or four days; the country has to do it, or else we grind to a halt.

Mr. Bale: My impression is that maybe you shouldn't be legislating back to work. One day the problems between management and labour at the port, just as the problems between management and labour on the railroads, have to be settled. To a certain extent you can knock heads together, but I quite honestly think the only way you're going to improve relations in the port is to have a damn good strike. It might put a lot of people out of work.

Mr. Fontana: We agree that changes are needed. Obviously the rail side has taken its course now. But after three or four days, the economy grinds to a halt and all kinds of problems, international as well as domestic, arise.

I think governments would like nothing better than to let the collective bargaining process work, but when the country's interest is at stake you have to admit that the government has to step in. If you're in business and can't ship your products to your clients on the other side of the ocean, how long do you think it will be before they start looking to another country to supply their forestry products? I mean, it's as simple as that. Somebody has to look after the national interest. I agree that governments sometimes are very cumbersome to get involved, but somebody has to look after the national interest. You've pointed out how important that is.

M. Fontana: Je n'ai qu'une seule question à vous poser au sujet de votre recommandation demandant au gouvernement fédéral de réexaminer son rôle dans le domaine des relations syndicales-patronales et de la compétitivité. Qu'est-ce que cela veut dire? Souhaitez-vous que le gouvernement déclare que ces services sont essentiels? Est-ce bien ce que vous voulez dire? Je ne suis pas certain que la recommandation veut dire quelque chose. Réexaminer son rôle dans quel but, pour faire quoi? Vous savez que nous adoptons une loi de retour au travail après trois ou quatre jours de grève: le pays doit le faire, si non tout serait immobilisé.

M. Bale: J'ai l'impression que vous ne devriez peut-être pas ordonner le retour au travail par voie législative. Un jour, il faudra bien résoudre les problèmes entre les syndicats et le patronat dans les installations portuaires, comme on l'a fait pour les problèmes entre les syndicats et le patronat dans l'industrie ferroviaire. Dans une certaine mesure, vous pouvez obliger les parties à en venir à une entente, mais je pense très honnêtement que la seule façon d'améliorer les relations dans le secteur portuaire consisterait à avoir une fichue bonne grève. Cela pourrait mettre beaucoup de monde au chômage.

M. Fontana: Nous sommes bien d'accord que des changements s'imposent. De toute évidence, le secteur ferroviaire a maintenant adopté sa ligne de conduite. Mais après trois ou quatre jours, l'économie est paralysée et toutes sortes de problèmes surgissent, tant nationaux qu'internationaux.

À mon avis, rien ne saurait plaire davantage aux gouvernements que de laisser agir le processus de la négociation collective, mais lorsque l'intérêt du pays est en jeu, vous devez admettre que le gouvernement se doit d'intervenir. Si vous êtes en affaires et que vous ne puissiez pas expédier vos produits à vos clients de l'autre côté de l'océan, à votre avis combien de temps attendront-ils avant de s'adresser à un autre pays pour s'approvisionner en produits forestiers? C'est aussi simple que cela. Quelqu'un doit se préoccuper de l'intérêt national. Je vous accorde qu'il est parfois très difficile de faire intervenir les gouvernements, mais quelqu'un doit se préoccuper de l'intérêt national. Vous en avez souligné l'importance.

[Texte]

Mr. Culham: Frankly, we don't have the solution to this problem. We're raising it as an issue. I think you're right that the national interest takes over, but there still needs to be some way of encouraging the parties to negotiate without falling back on the government to solve their problems. I don't know how you do that, to be quite honest. I'm throwing it back at you; we're raising it as a concern.

Mr. Hubbard: On page 2 you talk about ports' costs for 1,000 feet of lumber being \$30 to \$45. Does that mean on this side or this side plus the other side? How are you selling this lumber?

Mr. Culham: It's on this side only.

Mr. Hubbard: Are there great differences in terms of different ports? Are you loading ships totally with lumber or are you top-loading or bottom-loading? There are a lot of factors involved with that. How are you sharing with us in terms of giving those costs?

Mr. Barry Hagen (Council of Forest Industries): I think that is an example of the magnitude of the number. Depending on the type of ship and the product that's loaded, it can range, depending on whether you're top- or bottom-loading, whether it's good weather or bad. I guess the number is there to demonstrate the magnitude or significance of the number. On average, it's in that amount.

Mr. Hubbard: Is that for storage as well as loading, or a combination?

Mr. Hagen: That's across the terminal and landed into the hold of the vessel. It includes all costs.

Mr. Hubbard: The second question deals with this area of pilotage. We've had a lot of concern about pilotage. There's a feeling that pilots are a very select group, that it's a very small organization. In some cases their fees are extremely high and their annual salaries are exorbitant.

Are you saying to this committee that you would feel safe, as a Canadian, to allow these foreign vessels, under foreign flags, to navigate our rivers and our ports? Who would be responsible for ensuring that they met the standards the Canadian population and the Canadian government expect? Is it not true that most of your ships, probably 90%, are flying under foreign flags? How would we control that as a Canadian society?

• 2025

Mr. Bale: I think I mentioned that they are licensed. It would presumably be either a government body or a private body that would license them in this respect.

Mr. Hubbard: So captains from Liberia, or any other country, would come here to sit for Canadian licences. Is this what you're saying?

Mr. Culham: What we're saying is you can. . . We're saying you have to provide for options, and today there are no options. You have to use a pilot service. If your ship is calling frequently into these waters, and you know the captain and he can get certified here in Vancouver as a pilot who can navigate in these waters, why not?

[Traduction]

M. Culham: Franchement, nous ne possédons pas la solution à ce problème. C'est à titre de question que nous le soulevons. Vous avez raison de dire que l'intérêt national prime, mais il faut cependant trouver une façon d'encourager les parties à négocier sans avoir recours au gouvernement pour résoudre leurs problèmes. Très honnêtement, je ne sais pas comment on peut y parvenir. Je vous renvoie la balle; c'est une préoccupation que nous soulevons.

M. Hubbard: À la page 2, vous parlez de frais portuaires se situant entre 30\$ et 45\$ pour 1 000 pieds de bois d'oeuvre. Voulez-vous dire de notre côté de l'océan ou des deux côtés? Comment vendez-vous ce bois d'oeuvre?

M. Culham: Il s'agit des frais de ce côté-ci seulement.

M. Hubbard: Y a-t-il de grands écarts entre les différents ports? Le bois d'oeuvre représente-t-il la totalité de la cargaison des bateaux ou bien y a-t-il un complément de charge? Bien des facteurs interviennent. Quelle est la répartition des coûts que vous nous donnez?

M. Barry Hagen (Council of Forest Industries): Je pense qu'il s'agit d'un exemple de l'ampleur des coûts. Ils peuvent varier selon le type de bateau et le produit chargé, selon qu'il y a ou non un complément de charge, selon les conditions climatiques. Ces chiffres sont là pour donner une idée de la fourchette des coûts. En moyenne, c'est dans cet ordre de prix.

M. Hubbard: Est-ce pour l'entreposage et pour le chargement, ou les deux ensemble?

M. Hagen: Ce sont les frais pour tout ce qui se fait au terminal y compris le chargement dans la calle du navire. Tous les frais sont inclus.

M. Hubbard: La deuxième question concerne le pilotage. Nous avons entendu beaucoup de préoccupations au sujet du pilotage. On a l'impression que les pilotes forment un groupe très sélect, qu'il s'agit d'une très petite organisation. Dans certains cas, leurs honoraires sont extrêmement élevés et leurs salaires annuels sont exorbitants.

Essayez-vous de dire aux membres du comité que vous vous sentiriez en sécurité, en tant que Canadien, si l'on permettait à ces navires étrangers, naviguant sous pavillon étranger, de sillonner dans nos eaux et d'accoster dans nos ports? Qui serait chargé de s'assurer qu'ils ont respecté les normes auxquelles s'attendent la population et le gouvernement du Canada? N'est-il pas vrai que la majorité de vos navires, vraisemblablement 90 p. 100, battent pavillon étranger? Comment pourrions-nous contrôler cette situation en tant que société canadienne.

M. Bale: Je crois avoir mentionné qu'ils détiennent un permis. Je présume que c'est un organisme gouvernemental ou privé qui leur accorderait un permis à cet égard.

M. Hubbard: Ainsi, des capitaines du Libéria ou de tout autre pays viendraient ici se présenter pour obtenir des permis canadiens. Est-ce bien ce que vous nous dites?

M. Culham: Ce que nous disons c'est que vous pouvez. . . Nous disons que vous devez offrir des options et qu'à l'heure actuelle il n'y en a pas. Il faut utiliser un service de pilotage. Si votre bateau fait souvent escale dans ces eaux, et si vous connaissez le capitaine et s'il peut être accrédité ici à Vancouver comme pilote qui peut naviguer dans ces eaux, alors pourquoi pas?

[Text]

I think we're also saying this is an area that we're not too familiar with because we don't use those services directly. In principle, what we're saying is if you can find ways to bring in people who you have ensured are qualified, and if you can make sure the navigation of the vessels is a safe practice, then why not? We're not saying to breach any standards, but we are saying that if you can find ways that are within reasonable safety standards, then use them. I think there are ways it can be done.

Mr. Hubbard: Mr. Chairman, I think all of us should recognize something: these ships fly under foreign flags. In terms of income, etc., their crews and their captains do not pay any Canadian taxes. Their safety standards probably don't meet the standards of the Canadian Coast Guard, or of any of our Canadian standards. Many of them are floating disasters waiting for something to happen. You know, Mr. Chairman, it's a very difficult thing for us to accept this business about foreign registry and what it does to our Canadian economy.

Mr. Scott Bennie (Council of Forest Industries): I know this wasn't directed at our industry, sir, but could I just add one thing to that? As you are well aware, our industry now has to be ISO-certified to sell into Europe. We can't use rust buckets; we have to use vessels that are the most modern vessels in the world.

Mr. Hubbard: I hope you're right.

Mr. Bennie: We have no choice.

Mr. Hubbard: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Hubbard.

Gentlemen, Mr. Bale, thank you very much for coming before the committee and for giving us your presentation. We appreciate it.

Colleagues, ladies and gentlemen, before our committee now are members of the Vancouver Board of Trade.

Jill Bodkin, welcome back. The last time we were together was not too long ago—about a couple of months, now—at Vancouver International Airport, during the study we began on the national airports policy, etc. So we welcome you back to the committee on this issue of marine. Maybe you can introduce those you have brought with you today.

Ms Jill Bodkin (Chair, Vancouver Board of Trade): Thank you very much, Mr. Chairman. It's a great pleasure and an honour to appear before this committee again. I must say I commend you for the hard work and dedication, and for the importance of the work your committee is doing. In a city like Vancouver, with the role we play with regard to transportation for the rest of the country, you know how important it is to us.

[Translation]

Nous affirmons également que c'est un domaine avec lequel nous ne sommes pas très familiers car nous n'utilisons pas directement ces services. En principe, nous affirmons que si vous pouvez trouver des moyens d'emmener des gens dont vous êtes sûrs des qualifications, et si vous pouvez vous assurer que la navigation des navires est sécuritaire, alors pourquoi pas? Nous ne proposons pas d'enfreindre des normes, mais nous prétendons que si vous pouvez trouver des moyens tout en respectant des normes de sécurité raisonnables, alors utilisez-les. Il existe des façons de le faire.

M. Hubbard: Monsieur le président, nous devrions tous être conscients de quelque chose: ces navires battent pavillon étranger. Pour ce qui est du revenu, etc., leurs équipages et leurs capitaines ne payent pas d'impôts au Canada. Leurs normes de sécurité ne répondent vraisemblablement pas aux normes de la Garde côtière canadienne ni à aucune de nos normes canadiennes. Bon nombre de ces navires sont des dangers flottants en attente d'une catastrophe. Vous savez, monsieur le président, il est très difficile pour nous d'accepter ces histoires d'immatriculation étrangère et son incidence sur notre économie canadienne.

M. Scott Bennie (Council of Forest Industries): Je sais que cela ne s'adressait pas à notre industrie, monsieur, mais pourrais-je simplement ajouter quelque chose? Comme vous le savez pertinemment, notre industrie doit maintenant être accréditée par l'ISO pour vendre en Europe. Nous ne pouvons pas utiliser de vieilles citernes rouillées; nous devons utiliser les navires les plus modernes au monde.

M. Hubbard: J'espère que vous dites vrai.

M. Bennie: Nous n'avons pas le choix.

M. Hubbard: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Hubbard.

Messieurs, monsieur Bale, merci beaucoup d'avoir comparu devant notre comité et de nous avoir remis votre exposé. Nous l'apprécions beaucoup.

Chers collègues, mesdames et messieurs, nos prochains témoins sont des membres du Vancouver Board of Trade.

Jill Bodkin, je vous souhaite à nouveau la bienvenue. Il n'y a pas si longtemps que nous étions ensemble—environ deux ou trois mois—à l'Aéroport international de Vancouver, durant l'étude que nous avons amorcé sur la politique touchant les aéroports nationaux, etc. Nous vous souhaitons donc à nouveau la bienvenue devant notre comité chargé d'étudier la question du transport maritime. Vous pourriez peut-être présenter les personnes qui vous accompagnent aujourd'hui.

Mme Jill Bodkin (présidente, Vancouver Board of Trade): Merci beaucoup, monsieur le président. C'est à la fois un grand plaisir et un honneur de comparaître à nouveau devant ce Comité. Je dois préciser que je vous félicite pour le travail laborieux et important dont s'acquitte avec dévouement votre comité. Dans une ville comme Vancouver, en raison du rôle que nous jouons dans le domaine du transport pour le reste du pays, vous savez l'importance que nous y attachons.

[Texte]

[Traduction]

• 2030

I would very much like to introduce, first of all, Mr. Stuart Hodgson, who has chaired our committee so ably. As you probably know, Stuart is a very distinguished Canadian who has served the public well over the years. He has served the members of the Vancouver Board of Trade very well in a number of capacities. We were particularly pleased he agreed to chair our task force.

Mr. Hodgson, you just might want to make a couple of comments before I make the presentation.

Mr. Stuart Hodgson (Member, Vancouver Board of Trade): Members, I am rather new to this area, although I did serve as the chief executive officer of B.C. Ferries for a while, and prior to that, B.C. Transit. But 28 years ago I was in the Arctic. During those years I wished for the chance to appear before a committee such as this.

I spent three years convincing Prime Minister Trudeau, and now Prime Minister Chrétien, to turn Churchill over to the Northwest Territories. They both agreed; unfortunately, we had a premier in Manitoba, by the name of Ed Schreyer, who wouldn't agree. We believed we could serve our area in the Arctic much better from Churchill than from Vancouver and Montreal.

I use this as a means of introducing this subject as far as the Vancouver Board of Trade is concerned. It's a very important decision you'll be making in your recommendations to the Minister of Transportation. As far as we're concerned, what we see of the Pacific today over the next 10 years will change rapidly as the former Soviet Union begins to open up, as do Indonesia, Korea, Japan and China, and the Port of Vancouver becomes exceedingly important.

As a member of the committee, I'm the first to admit that we didn't have enough time to really go into an in-depth series of recommendations for this committee to consider. But we did give an interim report, or as you would say in parliamentary language, a "report progress". This is very important. We look forward, given more time, to going into it in much greater depth.

The question here is a question of autonomy. As things stand at the moment, we make no recommendation as to the type of structure, but we do believe, given the opportunity here—as 28 years ago, had we been given the opportunity in the Arctic—we can do a job that will be a credit to the country.

Ms Bodkin: Thank you very much.

Also with me are Mr. Darcy Rezac, managing director of the Vancouver Board of Trade, and Mr. John Hansen, assistant managing director on policy and our chief economist.

Let me start by reinforcing what Mr. Hodgson has said. A number of points you hear from us I suspect will be variations on some of the things you have heard from others. I'll try to move quickly through the presentation, reinforcing some of our principles and leaving time for discussion with the committee.

J'aimerais tout d'abord vous présenter M. Stuart Hodgson, qui a présidé avec tant de compétence notre comité. Comme vous le savez probablement, Stuart est un Canadien très distingué au service du public depuis de nombreuses années. À plusieurs titres, il a très bien servi les membres du Vancouver Board of Trade. Nous sommes particulièrement réjouis qu'il ait bien voulu présider notre groupe de travail.

Monsieur Hodgson, vous aimeriez peut-être faire quelques commentaires avant que je présente mon exposé.

M. Stuart Hodgson (membre, Vancouver Board of Trade): Mesdames et messieurs, je suis plutôt novice dans ce domaine, même si j'ai occupé pendant un certain temps le poste de président directeur général de BC Ferries et, avant cela, de BC Transit. Mais il y a 28 ans, je me trouvais dans l'Arctique. Au cours de ces années, j'ai souhaité avoir la chance de pouvoir comparaître devant un comité comme le vôtre.

J'ai passé trois ans à convaincre le premier ministre Trudeau, et Jean Chrétien qui est maintenant Premier ministre, de céder Churchill aux Territoires du Nord-Ouest. Ils y avaient tous consenti mais malheureusement, le Premier ministre du Manitoba à l'époque, du nom d'Ed Schreyer, n'était pas d'accord. Nous pensions être capable de bien mieux desservir notre région dans l'Arctique à partir de Churchill qu'à partir de Vancouver et Montréal.

C'est une sorte d'introduction en ce qui concerne le Vancouver Board of Trade. La décision que vous prendrez dans vos recommandations au ministre des Transports est cruciale. En ce qui nous concerne, la situation du Pacifique telle que nous la voyons aujourd'hui changera rapidement au cours des dix prochaines années avec l'ouverture de l'ancienne Union soviétique, de l'Indonésie, de la Corée, du Japon et de la Chine, et le port de Vancouver devient de plus en plus important.

À titre de membre du groupe de travail, je suis le premier à admettre que nous n'avons pas eu suffisamment de temps pour approfondir les recommandations que nous voulions présenter à votre comité. Mais nous avons présenté un rapport provisoire ou comme vous diriez dans le langage parlementaire, un «rapport sur l'état de la question». C'est très important. Nous espérons avec un peu plus de temps, pouvoir étudier la question beaucoup plus à fond.

Il s'agit en l'occurrence d'une question d'autonomie. Dans l'état actuel des choses, nous ne présentons aucune recommandation concernant le type de structures, mais nous sommes persuadés, si elle nous est offerte—comme il y a 28 ans, si la possibilité nous avait été offerte dans l'Arctique—de pouvoir faire un travail dont le Canada pourra être fier.

Mme Bodkin: Merci beaucoup.

M'accompagnent également monsieur Darcy Rezac, directeur général du Board of Trade, monsieur John Hansen, directeur général adjoint de la politique et économiste en chef.

Permettez-moi de commencer en insistant sur ce qu'a dit M. Hodgson. Je soupçonne qu'un certain nombre de points de vue que nous vous offrirons seront des variantes de certains témoignages que vous avez déjà entendus. J'essaierai de présenter mon exposé rapidement, en insistant sur certains de nos principes et en laissant suffisamment de temps pour des échanges avec les membres du comité.

[Text]

We have a vision of a port that continues to be able to attract cargo and passenger shipments into and out of Canada and the United States, but intensifies its competitiveness, and indeed its reach, in terms of being able to attract the business that is so important.

We want to see the most effective land and water use to increase the capacity and the price effectiveness. We want it to be a magnet for transshipment between water-borne transport and air, rail and road transportation.

The Vancouver Board of Trade represents 4,300 members, generally within Vancouver, many of whom depend very heavily for their livelihood and their lifeblood on the way in which this port will operate. Also, many of them have choices about where they ship. We are very much aware of the importance of this competitiveness.

We have been active as a board for fifteen years in advocating continuous improvement to the governance of ports in Canada. We have concentrated on the ports rather than on the other areas of your terms of reference because we believe that is where our members' interest lie, primarily.

Our fundamental approach has been consistent with five principles. The primary role of ports is to serve the Canadian economy, with the Vancouver Port playing a pivotal role in Canada's trade ties to the Pacific. Effective transportation should be the basic objective of the decisions for both producers and shippers in all of Western Canada and indeed for the impact beyond Western Canada to Central and Eastern Canada. Markets should be the driving force of port decisions. The level of decision-making should be at that which best serves the customers.

The success of the port is measured by its ability to retain and attract traffic in competition with ports south of the border. We know competition is going to intensify with some of the changes happening. We support long-term strategies to meet transportation needs rather than short-term considerations to maximize revenues. Those long-term strategies should be determined in cooperation with other operators in the transportation system.

On trends in port governance, the board supports the change in 1983 from centralized management under the National Harbours Board to the crown corporation model as a means of partially devolving operating authority. Now, twelve years later, the Minister of Transport, in his charge to you, to the ports system and to those of us who have the opportunity to make recommendations, has given, I think, a very important window in setting a target of a year's time. The fiscal situation in the country is another driving force that creates an immediacy.

The substantial freedom granted to the ports to manage affairs has had a positive effect. We are very impressed with the performance of the Port of Vancouver in responding to the market, in supporting a positive and forward-looking

[Translation]

Notre vision est celle d'un port qui demeure capable d'attirer les marchandises et les passagers à destination et en provenance du Canada et des États-Unis, mais qui intensifie sa compétitivité, et en fait sa portée en ayant la capacité d'attirer le commerce qui est si important.

Nous voulons que l'on utilise du mieux possible le réseau terrestre et maritime pour accroître la capacité et la rentabilité. Nous voulons qu'il devienne un aimant pour le transbordement de marchandises acheminées par voie maritime ainsi que par voies aérienne, ferroviaire et routière.

La Chambre de commerce de Vancouver compte 4 300 membres qui sont généralement de Vancouver. Dans la plupart des cas, leur gagne-pain dépend de la façon dont ce port sera administré; celui-ci joue un rôle capital pour eux. Par ailleurs, la plupart d'entre eux ont le choix pour leurs expéditions. Nous sommes très conscients de l'importance de la compétitivité.

Depuis 15 ans, nous préconisons une amélioration continue de l'administration des ports du Canada. Nous avons axé principalement nos propos sur les ports plutôt que sur d'autres domaines qui relèvent de votre mandat, parce que nous estimons que c'est là que résident principalement les intérêts de nos membres.

Notre attitude fondamentale repose sur cinq principes. Le rôle principal des ports consiste à servir l'économie canadienne. Le Port de Vancouver joue un rôle capital dans les échanges commerciaux du Canada avec les pays du Pacifique. Un système de transport efficace devrait être le principal objectif des décisions des producteurs et des expéditeurs de tout l'ouest du Canada et en raison de l'incidence que cela a également dans le centre et dans l'est du pays. Les décisions qui sont prises au sujet des ports doivent être principalement fondées sur des considérations économiques. Il faut prendre les décisions qui permettent de servir le mieux la clientèle.

La réussite du port est évaluée en fonction de sa capacité de retenir et d'attirer du trafic et de concurrencer les ports américains. Nous savons que la concurrence va s'intensifier à la suite de certains changements. Nous préférons les stratégies à long terme visant à répondre aux besoins en matière de transport aux considérations à court terme en vue de maximiser recettes. Ces stratégies à long terme doivent être établies avec le concours d'autres exploitants.

En ce qui concerne la régie des ports, la Chambre de commerce approuve le changement qui a été apporté en 1983, où la gestion centralisée sous l'égide du Conseil des ports nationaux a été abandonnée au profit du modèle des sociétés d'État qui incarne une délégation partielle du pouvoir d'exploitation. Douze ans plus tard, en vous confiant cette mission à vous et aux autorités portuaires ainsi qu'à ceux d'entre nous qui ont l'occasion de faire des recommandations, a donné une occasion très importante en fixant l'échéance à un an. La situation financière de notre pays est un autre facteur qui nous pousse à agir sans plus tarder.

La liberté considérable accordée aux ports dans l'administration de leurs affaires a eu des résultats positifs. Nous sommes très impressionnés par la façon dont le Port de Vancouver a su s'adapter aux réalités du marché, a su créer un

[Texte]

environment for all stakeholders and in applying entrepreneurship and leadership in response to the markets. We have very high regard for the professionalism and competence of the port's management.

We think the issues that your recommendations and the minister in cabinet's decisions need to deal with are as follows.

First is market responsiveness. The relationship to Canada Ports, the Department of Transport, Treasury Board and other federal departments is encumbered by a slow and bureaucratic process relative to some of the port's competitors. Much of the involvement with Ottawa seems both unnecessary and paternalistic in today's government environment.

Second is the financial freedom to manage. While the port has more freedom today than under the National Harbours Board, it still requires approval from Ottawa both on general capital budget and on specific expenditures of relatively small amounts. In addition, the port has been subject to special dividend by request of the Treasury Board, which makes it very difficult for the port to take control of its own fiscal stewardship and serves to remind the port that ultimately it is, in one way or another, subject to central controls. I might add it also serves to remind the financial markets that the port is indeed subject to such central controls.

There is a real direct administrative cost for the port in dealing with Ottawa—supplying documentation, payment for travel to Ottawa, etc. Most distasteful of all is the port's requirement to finance the Canada Ports Corporation just under \$2 million per year for overseer services rendered.

Third is accountability. The port is accountable to Ottawa. This is manifested by administrative controls exercised by federal agencies, and the minister must also be prepared to be held to account to Parliament on matters relating to or decisions by the port no matter what the area of influence.

• 2040

We have today a competitive environment that has changed dramatically. Free trade and general cross-border competition are very much increased. Railway deregulation in Canada has influenced the competitive environment. The proposed Western Grain Transportation Act and changes pending will be very significant: pressures for changes to the Jones Act, which could have a major effort on passenger transportation through the port; U.S. ports competing for Canadian exports; and growth in the cruise ship industry and Seattle's efforts to attract this business.

This means that exporters and importers are not captive to one mode, one route, or one means of transportation. For the ports, it means this port being very aggressive against equally aggressive competitors, particularly those south of the border.

[Traduction]

environnement propice et dynamique à tous les intervenants et a su mettre à profit l'esprit d'entreprise et le leadership. Nous tenons la direction du port en haute estime car elle a fait preuve de professionnalisme et de compétence.

Nous estimons que vos recommandations et les décisions que prendra le ministre au sein du Cabinet doivent être fondées sur les considérations suivantes.

Premièrement, l'adaptation aux marchés. Les relations entre Ports Canada, le ministère des Transports, le Conseil du Trésor et d'autres ministères fédéraux sont alourdis par la lenteur des formalités administratives par rapport à certains de nos concurrents. La participation du gouvernement fédéral semble dans la plupart des cas inutile et paternaliste dans le contexte actuel.

Deuxièmement, il faut jouir de l'attitude financière nécessaire pour pouvoir gérer. Si le port a une plus grande liberté d'action à l'heure actuelle que lorsqu'il relevait du Conseil des ports nationaux, il a toujours besoin de l'approbation du gouvernement fédéral en ce qui concerne le budget d'investissement général et certaines dépenses relativement minimales. Par ailleurs, le port est toujours à la merci d'une requête du Conseil du Trésor l'obligeant à payer des dividendes spéciaux, ce qui l'empêche de prendre sa situation financière en main et lui rappelle qu'il en définitive soumis, d'une façon ou d'une autre, au contrôle du gouvernement central. J'ajouterais que cela sert également à rappeler aux marchés financiers, que c'est effectivement le cas.

Administrativement parlant, le fait que l'administration du port doit s'approvisionner à Ottawa pour la documentation et payer des frais de déplacement à Ottawa et d'autres frais lui coûte de l'argent. La contrainte la plus détestable de toutes, c'est que le port est tenu de financer à raison d'un peu moins de 2 millions de dollars par an la Société canadienne des ports pour les services de supervision qu'elle lui fournit.

Troisièmement, il y a la responsabilité financière. La direction du port doit rendre des comptes au gouvernement fédéral. C'est à cela que servent les contrôles administratifs exercés par les organismes fédéraux. Par ailleurs, le ministre doit également être prêt à rendre des comptes au Parlement sur des questions qui concernent le port ou sur des décisions prises par les autorités portuaires, peu importe la sphère d'influence.

La concurrence a énormément changé. Le libre-échange et la concurrence transfrontière en général ont beaucoup augmenté. La déréglementation des chemins de fer au Canada a modifié le climat concurrentiel. Les modifications qu'on propose d'apporter à la Loi sur le transport des grains de l'Ouest auront une très forte incidence, ainsi que les pressions pour modifier la Jones Act qui pourrait avoir une incidence marquée sur le nombre de voyageurs transitant par le port; la concurrence des ports américains pour les exportations canadiennes; ainsi que l'expansion du secteur des croisières et les efforts que fait Seattle pour attirer ces navires.

Tout cela signifie qu'exportateurs et importateurs ne sont plus tenus d'utiliser un seul mode, un seul moyen de transport. Pour les ports, cela signifie que le nôtre doit se montrer très dynamique, face à des concurrents qui le sont tout autant, surtout au sud de la frontière.

[Text]

We think the criteria for evaluation of changes in the organization and structure should be the following: effective and timely response to market shippers and carriers; the exercise of leadership and cooperation with shippers and carriers in new business development. I might add, on the labour relations side, that is another area where there really does need to be leadership in ways that bring all the parties together to help us to understand what their stakes are in terms of the continued success, in a commercial sense, of this port.

I will continue the list of criteria: developing strategic plans that optimize land and other resources to serve customers and the economy of western Canada; sensitivity to local communities, maintaining a positive and constructive relationship in order that the economic role of the port can be exercised and enhanced—and we certainly see our members as a very important part of that local community; access to financing; ability to tailor business arrangements to customers' needs to meet the competition; maintaining international intelligence on the state of the competition; accountability to the constituencies; and maintaining continuity without disrupting or creating uncertainty among the port's clients. We know that the port's clients internationally watch very carefully what is happening at this port and our experiences.

We have looked at several organizational models and what we would like to do in terms of that, as Mr. Hodgson has said, is indeed a progress report. We would like to further examine these models and provide you and the minister with further analysis around these models.

On the subject of outright privatization of the port and the transfer of the port to the B.C. government as recently suggested by the premier, we believe neither meets the test of accountability. We also discussed amalgamation of the ports in the lower mainland and at this time we do not see overwhelming evidence that would improve the port's competitiveness, although there may certainly be ways for making flexible business arrangements with some of the other lower mainland port areas, around land use for instance, because we know there is considerable pressure on the Port of Vancouver's land.

The models we have discussed are five: one is the status quo; two is stand-alone crown corporations, which has the major feature that it would eliminate the involvement by the Canada Ports Corporation and expedite the process for decision-making in Ottawa. This could be accomplished without delay by regulation and ministerial decision.

The third model is harbour commission. This has some advantages in terms of freedom to manage and does have stretchers in place for accountability to local communities through nominees to board of directors. However, the ultimate authority still rests in Ottawa for approval of capital investments, budgets, and the final selection of board members.

[Translation]

Selon nous, les changements apportés à l'organisation et à la structure devraient être évalués en fonction des critères suivants: réponse efficace et rapide aux expéditeurs et transporteurs; leadership et coopération avec les expéditeurs et les transporteurs pour l'expansion des affaires. Permettez-moi de faire ici une parenthèse pour parler des relations de travail, qui sont un secteur où le leadership est vraiment indispensable pour réunir toutes les parties autour d'une table et nous aider à comprendre l'enjeu que représente pour eux le succès du port sur le plan financier.

Revenons à la liste des critères: mettre au point des plans stratégiques afin de faire la meilleure utilisation possible des terres et autres ressources en vue de servir la clientèle et l'économie de l'Ouest canadien; se montrer sensible aux collectivités locales, maintenir des rapports positifs et constructifs pour que le port puisse jouer son rôle économique et l'accroître—et nous estimons que nos membres sont certainement des intervenants très importants dans la collectivité locale; l'accès au financement; la capacité d'adapter les accords commerciaux aux besoins des clients pour affronter la concurrence; un service de renseignement international sur l'état de la concurrence; la responsabilité financière envers les clients; le maintien de la continuité sans perturbations et sans susciter l'inquiétude des clients du port. Nous savons que dans le monde entier, les clients suivent de très près aussi ce qui se passe au port et ce qui le touche.

Nous avons examiné plusieurs modèles d'organisation et comme l'a dit M. Hodgson, nous souhaitons présenter un rapport intérimaire. Nous souhaitons vivement approfondir l'analyse de ces modèles et vous en transmettre les résultats, ainsi qu'au ministre.

En ce qui concerne la privatisation pure et simple du port ou sa cession au gouvernement provincial, comme l'a suggéré récemment le premier ministre de la Colombie-Britannique, ces deux modèles ne nous semblent pas satisfaire aux critères de responsabilité financière. Nous avons également examiné la possibilité du regroupement des ports du sud de la province et jusqu'ici nous ne sommes pas convaincus que cela améliorerait la compétitivité du port bien qu'il soit certainement possible d'envisager des accords commerciaux souples avec les autres régions portuaires du sud de la province et en ce qui concerne, notamment, l'aménagement du territoire, car nous savons que les terres du port de Vancouver sont très convoitées.

Nous avons examiné cinq modèles: le premier, c'est le statu quo; le deuxième consisterait à créer des sociétés d'état indépendantes, ce qui aurait pour principal avantage d'éliminer le rôle de la Société canadienne des ports et d'accélérer le processus décisionnel à Ottawa. Cela pourrait se faire tout de suite par règlement et sur une décision ministérielle.

Le troisième modèle est la création d'une commission portuaire. Celui-ci présente certains avantages du point de vue de la liberté de gestion et permet de répondre aux critères de la responsabilité financière envers les collectivités locales qui pourraient nommer des représentants au conseil d'administration. Toutefois, l'autorité ultime pour l'approbation des immobilisations, des budgets et la nomination des membres du conseil d'administration réside toujours à Ottawa.

[Texte]

The fourth is port authority. A number of alternatives would be available within this rubric. The authority model we are most familiar with is that adopted by the Vancouver International Airport in 1992. It has been very successful in the marketplace while maintaining accountability to the constituent community and providing for the ability to self-finance without creating a burden on the taxpayer for capital projects.

While that precise design would not be suitable for the port, the advantage of the port authority model is that it can be designed very specifically to balance the interests of a particular body. The financial relationship with the federal government can also be designed to allow a predictable regime for the port and a return to the federal treasury, and could support the ports' financial obligations from the federal government's balance sheet.

Fifth is a private-public partnership. Some ports have developed creative relationships involving the distribution or purchase of shares in the port by private business and the various public sector interests. On first impression this is an attractive option that could give port users, neighbouring communities and the provinces real ownership in the port, a voice in its future and sufficient checks and balances to keep the focus on its transportation role. This is the least understood of the options, but worth exploring in further depth to determine its full implication.

In conclusion, Mr. Chairman, we believe the features of a desirable port structure should include the ability to find major infrastructure, sufficient flexibility to negotiate user arrangements, including operation of shared facilities, the ability to compete with U.S. ports to attract freight and cruise ship business, including that from the United States, a board that represents economic interests in western Canada, the ability to develop cooperative relationships with other west coast ports, not subsidizing small ports, coast guard vessel traffic management or any federal bureaucracy, and the continued ability to attract outstanding management.

Minister of Transport Doug Young has said that he wants to introduce changes within a year. We support this is a general target and we would like to participate in the further evaluation of organizational options. We will also be discussing these options with other interested groups, a process where we have had limited opportunity in view of the time.

We will be prepared to submit further evidence to the House of Commons standing committee. Our brief says in the next six weeks. I would like to see us do so sooner than that. Particularly on the organizational options, we will work as quickly as possible to provide you with further written submissions. The standing committee or the minister may wish to establish a working group to carry out some of the research on these options, and we would be willing to participate as a member of a group to develop such an effort.

[Traduction]

Le quatrième modèle est l'administration portuaire. Celui-ci permet plusieurs variations. Le modèle d'administration que nous connaissons le mieux est celui qui a été adopté en 1992 pour l'aéroport international de Vancouver. C'est un succès commercial, ce qui e l'a pas empêché de rester financièrement responsable envers la collectivité mandataire et de trouver le moyen de s'autofinancer sans que ces immobilisations ne constituent un fardeau pour le contribuable.

Si ce modèle là en particulier n'est pas adapté à la situation du port, le modèle de l'administration portuaire présente toutefois l'avantage de pouvoir être conçu sur mesure. La relation financière avec le gouvernement fédéral pourrait elle aussi être conçue de manière à assurer au port un régime prévisible et au trésor fédéral un rendement; elle pourrait en outre assumer les obligations financières du port à même le bilan fédéral.

• 2045

Le cinquième modèle est celui du partenariat entre le secteur privé et le secteur public. Certains ports ont trouvé des arrangements novateurs, notamment avec la distribution ou la vente d'actions à des entreprises privées et à divers intérêts du secteur public. C'est à première vue une solution intéressante qui pourrait donner aux utilisateurs du port, aux collectivités avoisinantes et à la province un véritable droit de propriété dans le port, leur mot à dire dans son avenir et qui mettrait en place un nombre suffisant de contrepoids pour s'assurer qu'il ne perde pas de vue sa raison d'être, le transport. De tous les modèles, celui-ci est le moins bien compris, mais il mérite une analyse approfondie.

En conclusion, monsieur le président, nous estimons qu'une structure portuaire se doit d'inclure la capacité de financer des infrastructures importantes; suffisamment de souplesse pour négocier des ententes avec les utilisateurs, y compris le partage des installations; la capacité de faire concurrence aux ports américains pour le commerce du fret et les croisières, y compris au départ des États-Unis; un conseil d'administration qui représente les intérêts économiques de l'Ouest canadien; la capacité d'établir des rapports de coopération avec d'autres ports de la côte ouest; la fin des subventions aux petits ports, à la gestion du trafic des navires de la Garde côtière ou à toutes autre administration fédérale; et la capacité d'attirer des gestionnaires de premier ordre.

Le ministère des Transports, monsieur Doug Young, a déclaré qu'il souhaite présenter des changements dans un délai d'un an. C'est un objectif que nous appuyons, et nous souhaitons participer à l'évaluation approfondie des solutions organisationnelles. Nous allons également débattre de ces solutions avec d'autres groupes intéressés, ce que nous n'avons pas pu vraiment faire jusqu'ici car le temps nous a manqué.

Nous présenterons de nouveaux faits au Comité permanent de la Chambre. Dans notre mémoire, nous disons pouvoir le faire dans six semaines, mais j'espère que ce sera avant. Surtout en ce qui concerne les solutions organisationnelles, nous allons procéder le plus rapidement possible pour vous présenter de nouveaux mémoires par écrit. Le Comité permanent ou le ministre souhaiteront peut-être créer un groupe de travail chargé d'étudier ces options, et nous serions certainement prêts à y participer.

[Text]

In terms of immediate action, we would not oppose redefining the role of the Canada Ports Corporation to free the port from ties to that corporation or any other action that does not immediately foreclose the full evaluation of major alternatives, which we think is the most important job to be done.

The Chairman: Thank you, Ms Bodkin, for your presentation.

As a point of information, the committee hopes to have its work on an interim draft report wrapped up before mid-April. We'll study it during the April recess. Any suggestions you can put together would be most welcome in the next three to four weeks. If you support the minister's one-year timetable, you can imagine what kind of work has to be done within a very short period of time.

Ms Bodkin: We will drive toward something for mid-March. If as a result of either your work or the minister's follow-up, it would be useful for us to participate with others, we will certainly put our full resources into that.

The Chairman: If you could forward that to the clerk, she'll distribute it among the members.

Mr. Guimond: I would like to congratulate the board of trade for the attention you gave this important matter. I have a question about conclusion five. You mentioned that you would not oppose redefining the role of the CPC. What about the possibility of abolishing the CPC?

Ms Bodkin: Without commenting on the CPC itself, certainly one could free the Port of Vancouver from any requirement to report through or be involved financially with CPC. There may be other reasons for CPC with regard to smaller ports, but we think freeing this port from the jurisdiction of CPC would be important in terms of recognizing that this is different from a small port that might need some kind of support.

• 2050

Mr. Guimond: We have only until mid-March, so what option do you recommend? We don't have an idea because it's still in the process.

Ms Bodkin: That's right. I think it's safe to say we certainly, as you work down our list of recommendations, find some variation on the port authority or some private-public partnership very interesting.

Mr. Guimond: I ask this question because you probably find the status quo to be unacceptable.

Ms Bodkin: We would very much be opposed to the status quo because of the disadvantages we just described.

Mr. Guimond: I met a member of your board of trade, the Intrawest company that developed Blackcomb here and Tremblant in Quebec. It's planning to buy Mont Ste-Anne in my riding. It's a very interesting company.

Ms Bodkin: Some of the creativity it has brought to the use of public land and development is a perfect example of the kind of entrepreneurship we would like to see develop.

[Translation]

Pour l'immédiat, nous ne nous opposerions pas à une redéfinition du rôle de la Société canadienne des ports en vue de libérer le port des liens qui l'attachent à cette Société, ni à toute autre action qui ne ferme pas la porte à une analyse plus approfondie des principales solutions avancées, car c'est là nous semble-t-il, ce qui importe le plus.

Le président: Je vous remercie, madame Bodkin, de votre exposé.

Permettez-moi de vous signaler que le comité espère avoir l'ébauche de son rapport provisoire d'ici la mi-avril et l'étudier pendant le congé d'avril. Si vous pouviez nous présenter des suggestions durant les trois ou quatre prochaines semaines, nous vous en serions reconnaissants. Si vous approuvez l'objectif du ministre, qui est de compléter le dossier dans un délai d'un an, vous comprenez bien tout le travail qu'il reste encore à faire en si peu de temps.

Mme Bodkin: Nous nous efforcerons d'avoir quelque chose pour la mi-mars. Si, à la suite de vos travaux, ou de la réponse du ministre, il s'avérait utile que nous participions à un groupe d'étude avec d'autres, nous serions prêts à nous y consacrer pleinement.

Le président: Si vous pouvez transmettre vos documents à la greffière, elle les fera distribuer aux membres du Comité.

M. Guimond: Je tiens tout d'abord à féliciter la chambre de commerce de l'attention qu'elle a apporté à cette question très importante. J'ai une question à propos de votre cinquième conclusion. Vous dites que vous ne seriez pas opposé à ce que l'on redéfinisse le rôle de la SCP. Que diriez-vous de son abolition?

Mme Bodkin: Sans vouloir me prononcer sur la SCP même, on pourrait certes envisager que le port de Vancouver ne soit plus tenu de faire rapport à la SCP ou n'ait plus de liens financiers avec celle-ci. La SCP peut peut-être jouer un rôle important pour les plus petits ports, mais libérer ce port-ci de son assujettissement à la SCP nous paraît important, vu qu'il est tout à fait différent d'un petit port qui pourrait avoir besoin de soutien.

M. Guimond: Nous n'avons que jusqu'à la mi-mars; alors, qu'est-ce que vous recommandez? Nous n'avons encore aucune idée, car nous n'avons pas terminé le processus.

Mme Bodkin: C'est exact. Je crois pouvoir dire que parmi la liste des recommandations, les plus intéressantes à nos yeux sont une sorte d'autorité portuaire ou un partenariat entre le secteur public et le secteur privé.

M. Guimond: Je vous pose la question, car j'imagine que le statu quo n'est pas acceptable à vos yeux.

Mme Bodkin: Nous sommes tout à fait opposés au statu quo, en raison des inconvénients que je viens de décrire.

M. Guimond: J'ai rencontré un membre de votre chambre de commerce, un représentant d'Intrawest, qui a développé Blackcomb ici même et Tremblant au Québec. Cette compagnie a l'intention d'acheter le mont Sainte-Anne, dans ma circonscription. C'est une société fort intéressante.

Mme Bodkin: L'imagination dont elle a fait preuve dans l'aménagement et le développement du territoire public est un parfait exemple du type d'entrepreneuriat que nous souhaitons voir se développer.

[Texte]

Mr. Gouk: I would say your conclusion number five is about the politest way we're heard to do away with Ports Canada yet.

We'll look forward to your submission. You have posed a lot of questions, and we have many questions ourselves.

I assume you're working fairly closely with the Canada Ports Corporation. There seems to be a difference of ideas between whether ports want to go completely on their own, or largely on their own and still have some linkage with the federal government. I'm interested in any comments you have, particularly about that.

Both the Vancouver Port Corporation and the Fraser Port Commission have told us they would still like to have that connection to the federal government. Have you considered the idea of them being completely separated from the federal government?

Mr. Darcy Rezac (Managing Director, Vancouver Board of Trade): This is one of the key aspects we will be examining in the follow-up work our task force will be undertaking. I should point out that Mr. Hodgson is going off on a well-earned vacation and our chair, Jill Bodkin, will be chairing the task force from here on in.

We examined the question of linkage to Ottawa when we looked at the airport. As you may or may not know, the board of trade has championed the airport devolution from the outset in December 1986.

One of the reasons airport devolution was attractive to ministers of the day, and successive ministers, was the board of directors meeting that took place on the floor of the House of Commons was not necessarily the best way to solve airport problems. Having a board of directors properly representing business interests was seen to be a better way to resolve grievances and problems, and seize opportunities as well.

One of the criteria we will be examining in the follow-up work of this task force will be to what degree should the management of the port ultimately be adjudicated on the floor of the House of Commons. Perhaps it is in the best interests of this region to have that adjudication take place at the board room level?

Ms Bodkin: I would just like to add a comment about the financing of this major capital investment that represents such a valuable resource. I live in financial markets in my day job rather than in the board of trade, and one of the things the financial markets look at very carefully is the vulnerability in terms of the kind of pressures a central government might put upon a corporation.

That is one of the things you will have to look at to as you look out into the next century, as well as financing of additional facilities, use of the land, and potentially renegotiating arrangements. Today you have competitors occupying huge amounts of the Vancouver Port Corporation land. There will be some interesting flexible arrangements that will allow, for instance, the grain to move through the Vancouver Port Corporation in ways that will allow more competition, particularly for some of the specialized grains.

[Traduction]

M. Gouk: Je dirais que votre conclusion numéro 5 est en fait la façon la plus polie que nous ayons entendue jusqu'ici de proposer l'abolition de Ports Canada.

Nous recevrons avec plaisir votre mémoire. Vous avez posé beaucoup de questions, et nous en avons nous-mêmes un grand nombre.

J'imagine que vous travaillez en étroite collaboration avec la Société canadienne des ports. Il semble qu'on ne sache pas très bien si les ports souhaitent être totalement indépendants ou s'ils souhaitent être essentiellement indépendants tout en maintenant certains liens avec le gouvernement fédéral. J'aimerais avoir votre avis surtout là-dessus.

La Société du port de Vancouver et la Fraser Port Commission nous ont dit qu'elles préféreraient maintenir un lien avec le gouvernement fédéral. Avez-vous envisagé la possibilité d'une autonomie totale par rapport au gouvernement fédéral?

M. Darcy Rezac (directeur administratif, Chambre de commerce de Vancouver): C'est là un des principaux sujets qu'examinera notre groupe de travail. Je dois vous dire que M. Hodgson s'apprête à prendre des vacances bien méritées, et c'est notre présidente, Jill Bodkin, qui présidera désormais le groupe de travail.

Nous avons étudié la question des liens avec Ottawa dans le contexte de l'aéroport. Comme vous le savez peut-être, la chambre de commerce préconise la cession de l'aéroport depuis le début, en décembre 1986.

Si les ministres de l'époque, et leurs successeurs, ont jugé que la cession de l'aéroport était une solution intéressante, c'est que les réunions du conseil d'administration qui avaient lieu à la Chambre des communes même n'étaient pas nécessairement la meilleure façon de chercher des solutions aux problèmes que connaissait l'aéroport. On a estimé qu'il serait préférable pour résoudre les griefs et les problèmes, ainsi que pour saisir les occasions qui se présentaient, d'avoir un conseil d'administration qui représente vraiment les intérêts commerciaux.

Dans le travail de suivi que va entreprendre notre groupe, nous allons notamment essayer de déterminer dans quelle mesure la gestion du port doit se faire à partir de la Chambre des communes. Il est peut-être dans l'intérêt de la région que celle-ci se fasse plutôt dans un conseil d'administration.

Mme Bodkin: J'aimerais ajouter un mot à propos du financement de ces importantes immobilisations, qui représentent une ressource d'une si grande valeur. Dans mon métier, je fréquente plutôt les marchés financiers que la Chambre de commerce, et je sais que les marchés financiers s'intéressent beaucoup à la vulnérabilité d'une entreprise en fonction des pressions que le gouvernement central peut exercer sur elle.

C'est là un autre élément dont il faudra tenir compte tandis que vous préparez le prochain siècle, outre le financement des installations supplémentaires, l'aménagement du territoire, et la renégociation éventuelle des ententes. Actuellement, des concurrents occupent des parcelles considérables des terres de la Société du port de Vancouver. Il peut y avoir des ententes intéressantes et souples qui permettront, par exemple, d'expédier les céréales à partir du port de Vancouver d'une manière qui soit plus propice à la concurrence, surtout dans le secteur des spécialités.

[Text]

[Translation]

• 2055

We may need to see the Vancouver Port Corporation free to renegotiate some of the agreements with some of those users in ways that will meet the need of twenty, thirty or fifty years hence.

Mr. Hodgson: Mr. Chairman, we only had time for three meetings. Mr. Young came out and spoke to us, and the committee was established. When you represent 4,300 people, it's hard to pull it all together. We've only had a chance to hold a few meetings. We're all former federal civil servants. We understand the system and what I'm saying to you is we don't see ourselves in an adversarial role with the Government of Canada or with Parliament. To the contrary, we welcome this. We understand the significance of a committee of the House of Commons coming across the country on an issue such as this.

We do not see ourselves in competition with the Vancouver Port Council. They recommend a crown corporation. I was chairman of the board of a crown corporation for twelve years. There's lots to be said for it, but we have not reached that conclusion yet. When we do make a final recommendation to you, we want to make sure it's a recommendation you can feel comfortable with.

We're only dealing with the one aspect of it. When I was chairman of the International Joint Commission in Ottawa, I know the problems with the St. Lawrence Seaway that were on the horizon then and are now here. That is really not the issue the people in this province and this area are concerned with. We are concerned with how we can best serve Canada and how we can best, if I can put it this way, beat out Seattle, Los Angeles, San Diego and other ports we're in competition with here on the Pacific coast.

The Chairman: I'm certain your expertise would be invaluable to any work you do. I hear from Mrs. Bodkin that you're going on a much-deserved holiday, unfortunately. Is that true?

Mr. Hodgson: Well, she may rope me into something before I get away.

The Chairman: That would be very good for this committee, the board of trade.

Ms Bodkin: We were very pleased he had agreed to chair the committee. Again, it is in view of the importance to our board that we concluded I will chair the task force so we will be able to take advantage of this opportunity. There may be fault in that.

Mr. Hodgson: I even brought my two-and-a-half-month-old grandson. One of these days he'll become a politician.

The Chairman: He's been very good.

Mr. Hodgson: So has the rest of the family.

The Chairman: Mr. Fontana.

Mr. Fontana: I just wanted to further expand on this government's issue. You touch on it in your discussion on point number four as well as in your conclusions in point number one. I suppose, Mr. Rezac, you would probably know best, because

Il faudrait peut-être que la Société du port de Vancouver soit libre de renégocier certaines ententes avec des utilisateurs de façon à répondre à ses besoins dans les vingt, trente ou cinquante années à venir.

M. Hodgson: Monsieur le président, nous n'avons pu nous réunir que trois fois. M. Young est venu nous parler, et nous avons constitué un comité. Quand on représente 4 300 personnes, c'est difficile de s'organiser. Nous n'avons pu nous réunir qu'à quelques reprises. Nous sommes tous d'anciens fonctionnaires fédéraux. Nous connaissons le système et nous ne nous considérons pas comme des adversaires du gouvernement fédéral ou du Parlement. Bien au contraire, c'est avec plaisir que nous accueillons cette initiative. Nous comprenons combien il est important qu'un comité de la Chambre des communes se déplace pour examiner une question aussi importante.

Nous ne sommes pas en concurrence non plus avec le Conseil du port de Vancouver, qui préconise une société d'État. J'ai été président du conseil d'une société d'État pendant 12 ans. Ce modèle présente bien des avantages, mais nous ne sommes pas encore arrivés à cette conclusion. Lorsque nous vous présenterons notre recommandation définitive, nous souhaitons que ce soit une recommandation que vous pourrez accepter.

Nous ne tenons pas compte que d'une seule facette. Quand j'étais président de la Commission mixte internationale, à Ottawa, j'ai bien vu les problèmes qui se profilaient à l'horizon, et qui se sont maintenant concrétisés avec la voie maritime du Saint-Laurent. Ce n'est pas vraiment ce qui inquiète les gens de la province ou de la région. Ce qui nous intéresse, c'est de savoir comment on pourra au mieux servir le Canada et, si je puis dire, battre Seattle, Los Angeles, San Diego et les autres ports concurrents de la côte du Pacifique.

Le président: Je suis sûr que votre expérience est extrêmement utile dans tout ce que vous faites. M^{me} Bodkin me dit que malheureusement vous allez prendre des vacances bien méritées. Est-ce exact?

M. Hodgson: Elle risque de me mettre autre chose sur les bras avant que je ne parte.

Le président: Ce serait excellent pour le comité et pour la Chambre de commerce.

Mme Bodkin: Nous étions ravis qu'il accepte la présidence du comité. C'est parce que la question est tellement importante pour notre chambre que nous avons décidé que j'assumerai la présidence du groupe de travail pour que nous ne perdions pas cette occasion. C'est peut-être une erreur.

M. Hodgson: Je suis même venu avec mon petit-fils, qui a deux mois et demi. Il fera de la politique un de ces jours.

Le président: Il s'est très bien tenu.

M. Hodgson: Et le reste de la famille aussi.

Le président: Monsieur Fontana.

M. Fontana: J'aimerais approfondir un peu la question du gouvernement. Vous en avez parlé au point quatre ainsi que dans vos conclusions, au point numéro un. Je suppose, monsieur Rezac, que vous êtes le mieux placé pour répondre, puisque

[Texte]

you sit on the Vancouver Airport Authority and therefore you know the pluses and the minuses of that arrangement: the not-for-profit stakeholders are on the board of directors, there's transparency, accountability, you pay the landlord for the facilities you rent and lease, \$30 million per year. We appreciate that very much.

Looking at the Vancouver port model, can you tell me why it would not be suitable?

Mr. Rezac: We haven't concluded that it would not be suitable. I can tell you one thing, Mr. Chairman. . . That the status quo would not be suitable?

Mr. Fontana: No, that the airport model would not be suitable.

Mr. Rezac: The airport model, for example, has a restriction on where members of the board of directors live. They must live within a 100-kilometre radius of Vancouver. That model would not be appropriate for the Port of Vancouver. You would certainly want representation, I would think, from the prairies as well. That's one example. In general, that's clearly one option we'll be examining.

One thing I will say, though, is that the airport in Vancouver has devolved successfully. Certainly your task force came to the conclusion it's working well. In fact Stuart Hodgson was part of the original group back in 1986 that did the initial work to see whether that was viable.

• 2100

The negotiations to transfer the airport from a government department to a local authority took well over a year. The lease document is, I believe, some 600 pages; it's a huge document. It was the tenacity of the board of directors of the time and the chairman, as well as the resolve of the minister, to see something happen that caused that to take place.

If we think that the same kind of negotiations would be required for the port to go from where it is now to a local authority over the same amount of time—through four or five different ministers and maybe an election—then there's a good chance it may not take place.

So we may decide in our task force that the risk of pursuing that option, although it may be optimal in some respects, is sub-optimal because there's a risk that it may not succeed. What we don't want to see succeed is the status quo.

Mr. Fontana: I discussed this with Mr. Longstaffe's people. You have a single shareholder. You're obviously answerable to one shareholder, which is represented by about 295 members of Parliament from all regions of the country. We sometimes scoop your money when we need some.

I'm just wondering whether or not, in looking at the governance issue, total autonomy essentially means creating a privatized port. This would have its drawbacks, unfortunately, because all the interests wouldn't be protected. Mind you, we learned of Port-Cartier in Quebec, which, on a tonnage basis, is probably the second- or third-busiest port in the country, and it's private.

[Traduction]

vous êtes membre de l'administration aéroportuaire de Vancouver et connaissez donc tous les avantages et inconvénients de l'entente: les intervenants sans but lucratif sont membres du conseil d'administration, la transparence et la responsabilité sont assurées, et vous versez aux propriétaires des lieux 30 millions de dollars par an de loyer. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Pouvez-vous me dire pourquoi ce modèle ne serait pas adapté au port de Vancouver?

M. Rezac: Nous n'avons pas conclu qu'il ne serait pas adapté. Je peux vous dire, monsieur le président. . . Vous dites que le statu quo ne serait pas adapté?

M. Fontana: Non, le modèle de l'aéroport.

M. Rezac: Le modèle de l'aéroport régit, par exemple, le lieu de résidence des membres du conseil d'administration. Ceux-ci doivent en effet habiter dans un rayon de 100 kilomètres de Vancouver. Cela ne conviendrait pas pour le port de Vancouver, où il faudrait certainement que soient représentées les Prairies. C'est un exemple. Mais dans l'ensemble, c'est une option que nous envisagerons.

Je tenais cependant à dire que cette cession de l'aéroport de Vancouver a été un succès. C'est la conclusion à laquelle est arrivé votre groupe de travail. De fait, Stuart Hodgson faisait partie du groupe qui à l'origine, en 1986, a fait les analyses préalables pour voir si la solution était viable.

Les négociations en vue de la cession de l'aéroport par un ministère à une administration locale ont duré plus d'un an. Le bail a 600 pages, sauf erreur, c'est une brique. Si la chose a pu se faire, c'est grâce à la ténacité du conseil d'administration de l'époque et de son président, ainsi qu'à la volonté du ministre.

Si l'on veut compléter en menant le même genre de négociations pour transformer la structure actuelle en administration locale—avec quatre ou cinq ministres différents, et peut-être des élections—il y a de fortes chances que cela ne se fasse pas.

Notre groupe de travail pourrait donc conclure que cette solution est trop risquée, et que même si elle est la meilleure par certains aspects, elle présente toutefois un risque d'échec trop important. Ce que nous ne voulons surtout pas, c'est le statu quo.

M. Fontana: J'en ai parlé avec les collaborateurs de M. Longstaffe. Vous avez un actionnaire unique. Vous devez rendre des comptes à un actionnaire, qui est représenté par quelque 295 députés venus de toutes les régions du pays. Nous prélevons parfois des fonds dans votre caisse quand nous en avons besoin.

Je me demandais si, du point de vue gérance, l'autonomie totale signifie essentiellement la création d'un port privé. Cela aurait malheureusement des inconvénients, à cause de tous les intérêts qui ne seraient plus protégés. Il est vrai que nous avons l'exemple de Port-Cartier, au Québec, qui, de par le tonnage, est probablement le deuxième ou le troisième port du pays, et c'est un port privé.

[Text]

But in terms of the benefits and the accountability, if you wanted all the autonomy in the world and could make all the decisions, wouldn't you want a model based on the airport model, which is not for profit, and/or a private-public partnership that might do the same thing?

Mr. Rezac: My own bias might be to lean toward that model. However, my experience isn't with the airport. The port is sufficiently different and difficult to manage such that we wouldn't want to come to that cookie cutter conclusion without talking to very knowledgeable people in the industry and other members who may have a different perspective.

Mrs. Terrana: Thank you very much for some very good points. I think there are some very good thoughts and lots of good ideas. On page 6 you talk about private property partnerships. You also say that some ports have developed very creative relationships, etc. When you look at the whole issue, could you please also maybe mention some of these ports and what they've done?

Ms Bodkin: Yes, we certainly will do that. We didn't have the time to do that. We want to really look at the analogies between such ports and the Port of Vancouver and at what analogies there are—and are not—between the airport and the port.

One item is clearly for the public interest, which the federal government will have to maintain, to be represented by the landlord. Also, there should be the provision of common-user facilities, but such facilities in an airport are quite different from those in a seaport.

Mrs. Terrana: Thank you very much for appearing.

Mr. Jordan: I think you can be assured that the status quo is not going to remain, but don't you think there are underlying principles behind what was done for the airport that could apply for the port? There are a lot of differences, but then no two airports are exactly the same either. I know there are a lot more differences between the Port of Vancouver and the airport.

But if you keep that idea in mind, I think you'll be in sync with the government. Our purpose really is for the government to step back, because it doesn't do things efficiently. Unfortunately for us, we've been forced into this. We should have foreseen that we didn't do things efficiently, and we never have. But now we're in a position in which we just have to back off and give it over.

I don't think that's an abandonment on the part of the government. I don't think you want that either. But certainly we want to hear from you about how much flexibility you are willing to surrender.

[Translation]

Mais pour ce qui est des avantages et de la responsabilité, si vous voulez une autonomie complète, qui vous permette de prendre toutes les décisions, ne serait-il pas préférable d'avoir un modèle semblable à celui de l'aéroport, qui est à but non lucratif, ou encore un partenariat entre le secteur privé et le secteur public qui pourrait donner le même résultat?

M. Rezac: Ce serait ma préférence personnelle. Mais je ne connais pas vraiment la situation de l'aéroport. Le port est cependant assez différent et assez difficile à gérer pour qu'on ne veuille pas y appliquer des solutions toutes faites sans consulter des gens compétents dans le secteur et d'autres membres qui peuvent présenter un point de vue différent.

Mme Terrana: Je vous remercie d'avoir présenté des arguments intéressants. Votre mémoire est plein de bonnes idées. À la page 6, vous parlez de partenariat en propriété privée. Vous dites aussi que certains ports ont su trouver des solutions originales, etc. Quand vous vous pencherez sur toutes ces questions, pourriez-vous nous dire de quels ports il s'agit et quelles solutions ils ont trouvées?

Mme Bodkin: Oui, certainement. Nous n'en avons pas eu le temps. Nous tenons à examiner les points communs entre ces ports et celui de Vancouver, ainsi que les points communs ou les différences qu'il peut y avoir entre le port et l'aéroport.

Il est évident que l'intérêt public, que doit assurer le gouvernement fédéral, doit être représenté par le propriétaire. En outre, il faut prévoir des installations à utilisation commune, mais celles-ci ne sont pas les mêmes dans un aéroport et dans un port de mer.

Mme Terrana: Je vous remercie d'être venus.

M. Jordan: Vous n'avez pas à craindre que le statu quo soit maintenu, mais ne pensez-vous pas que l'on puisse reprendre pour le port certains des principes qui ont guidé la création de l'administration aéroportuaire? Il y a beaucoup de différences, mais les aéroports ne se ressemblent pas entre eux non plus. Je sais bien qu'il y a beaucoup plus de différences entre le port de Vancouver et l'aéroport.

Mais si vous gardez cette solution à l'esprit, je pense que vous serez assez proches du point de vue du gouvernement. Ce que nous souhaitons, c'est vraiment que le gouvernement se mette en retrait, car il n'est pas efficace. Malheureusement pour nous, nous avons été poussés dans cette situation. Nous aurions dû savoir que nous ne sommes pas des gérants efficaces, que nous ne l'avons jamais été. Mais maintenant nous devons simplement nous retirer et céder la place.

Il ne s'agit pas de la part du gouvernement d'un abandon. Ce n'est d'ailleurs pas ce que vous souhaitez non plus. Nous voudrions certainement savoir dans quelle mesure vous êtes prêts à renoncer à votre souplesse.

• 2105

So it's a question of the degree of government involvement. That's basically what it is. I think you'd find them right now in the mood where if you came out with a plan they could accept, in keeping with the basic principles I've suggested, they'd be ready to listen to just about anything.

Ensuite, il s'agit de mesurer l'intervention gouvernementale. C'est essentiellement cela. À mon avis, ils sont si bien disposés actuellement que si vous leur présentiez un plan, ils l'accepteraient. Dans la mesure où les principes fondamentaux que j'ai cités seraient respectés, le gouvernement serait prêt à accepter presque n'importe quoi.

[Texte]

[Traduction]

Ms Bodkin: One of the things that I think is very important is that a port with some independent form of management is in a position to negotiate with some very powerful interests, the users of this port. As in an airport model, there is the importance of negotiating with them, but you end up having a commercial negotiation with those users rather than on the floor of the House of Commons.

Mr. Jordan: Yes, that's not a good place to do it.

I think I can see a lot of similarity. The technicalities are quite different, but the philosophy and the mode behind it for operating the airport and the way it's being operated certainly is there for the Port of Vancouver. I think the same reasons the government does what it does at the airport have to be applied to the Port of Vancouver.

Ms Bodkin: There certainly is a much greater fiscal imperative now than there was not very many years ago, when the airport authority was created.

Mr. Jordan: Unquestionably.

The Chairman: Just as a final question, Miss Bodkin, would the Vancouver Board of Trade be standing behind a decision the Vancouver Port Corporation might make for its own future or might it have a different view from the Vancouver port itself on the form it would take?

Ms Bodkin: Certainly we have received the views of the Vancouver Port Corporation and continue to deal with them, but we certainly will look at a range of alternatives that our members would like to have us look at.

The Chairman: You're aware that the Vancouver Port Corporation is interested in becoming a crown corporation.

Ms Bodkin: Yes, we are.

The Chairman: We thank you very much for appearing before the committee. We appreciate your presentation. We look forward to your submission in the coming weeks.

Colleagues, our last intervener is Chris Shelton. Mr. Shelton is here. We will give him 10 minutes for his presentation.

• 2110

Mr. Shelton, we thank you for rushing down here. We know you're not scheduled for at least another hour, but our presentations have been very brief and to the point, as were our questions. We look forward to your presentation.

Mr. Chris Shelton (Individual Presentation): Thank you very much, Mr. Chairman, for waiting for me. I thank the members of the parliamentary committee on transportation for allowing me to speak tonight. I have a short brief that I'll read from.

An inventory of the current management structures in the lower mainland ports shows the Port of Vancouver, the Port of the North Fraser Arm, the Fraser River Port, the Port of Steveston in the marine sector. In the air sector we find the Vancouver International Airport. Related government enterprises include the small craft harbours in the fisheries ministry and the Abbotsford Airport in the transportation ministry.

Mme Bodkin: À mon avis, il est important de se rappeler qu'un port dont la gestion est indépendante est dans une position plus favorable pour négocier avec des intérêts très puissants, à savoir les usagers des ports. Tout comme dans le cas d'un aéroport, les négociations dans ces cas-là sont importantes et en fin de compte se résument à une négociation commerciale avec les usagers plutôt qu'à un débat à la Chambre des communes.

M. Jordan: Vous avez raison, la Chambre des communes n'est pas très propice à ce genre de chose.

Je vois ici beaucoup de points semblables. Les détails techniques sont très différents, mais la théorie et le mode d'exploitation d'un aéroport s'appliquent tout à fait dans le cas du port de Vancouver. Je pense que les motifs qui poussent le gouvernement à agir comme il le fait à l'aéroport doivent intervenir au port de Vancouver.

Mme Bodkin: En ce moment, il y a certainement des raisons financières beaucoup plus impérieuses qu'il y a quelques années seulement, quand l'administration aéroportuaire a été créée.

M. Jordan: Indiscutablement.

Le président: Une dernière question, madame Bodkin. La Chambre de commerce de Vancouver appuierait-elle la Société du port de Vancouver dans toute décision éventuelle que celle-ci prendrait à propos de son propre avenir? Se peut-il que la Cde commerce ait une opinion différente de celle de la société à cet égard?

Mme Bodkin: Nous sommes certainement au courant du point de vue de la Société du port de Vancouver et nous maintenons le dialogue avec elle, mais la Chambre de commerce va certainement analyser toute la gamme des possibilités suggérées par ses membres.

Le président: Vous savez que la Société du port de Vancouver souhaiterait devenir une société d'État, n'est-ce pas?

Mme Bodkin: Oui, nous le savons.

Le président: Nous vous remercions beaucoup d'être venus. Nous vous remercions de votre exposé. Nous lirons avec intérêt le mémoire que vous nous présenterez d'ici quelques semaines.

Chers collègues, notre dernier témoin s'appelle Chris Shelton. M. Shelton est arrivé. Il dispose de 10 minutes pour son exposé.

Monsieur Shelton, merci de vous être empressé de venir. En effet, nous ne vous attendions que dans une heure, mais puisque les exposés ont été jusqu'à présent assez brefs, nous sommes en avance. Nous sommes impatients de vous écouter.

M. Chris Shelton (témoignage à titre personnel): Merci beaucoup, monsieur le président, de m'avoir attendu. Je remercie les membres du Comité parlementaire des transports de me permettre de prendre la parole ce soir. J'ai préparé un bref mémoire que je voudrais lire.

Un aperçu des structures actuelles de gestion des ports du Sud-Ouest de la Colombie-Britannique permet de constater que le port de Vancouver, le port de North Fraser, le port du fleuve Fraser, le port de Steveston forment ce qu'on appellerait le secteur maritime. Dans le secteur aérien, il y a l'aéroport international de Vancouver. Par ailleurs, le gouvernement s'occupe, par l'intermédiaire du ministère des Pêches, des ports pour petites embarcations, et de l'aéroport d'Abbotsford par l'intermédiaire du ministère des Transports.

[Text]

Each model evolved from historical, political and technological reasons. The first management model was the chartered port authority. There were three prior to World War I. This model reflected the technology and the municipal structures of the day. They were the Port of Vancouver, the Port of New Westminster and the Port of the North Fraser Arm.

Only the last organization still exists in its chartered form. During the Great Depression of the 1930s the Port of Vancouver and the Port of New Westminster overextended themselves financially. These two ports and others across Canada were restructured into the National Harbours Board of Canada in 1935 with the new Liberal government of the day.

This national port policy continued into the 1960s, when the National Harbours Board was restructured into Ports Canada. At that time the Port of Vancouver was qualitatively and quantitatively different and was structured as a unique entity. The Fraser River Port continues to report to Parliament through Ports Canada.

A fourth marine port management model was created by the Conservative government in the late 1980s. This is the Port of Steveston, which deals with the fishing craft at the mouth of the Fraser River. Prior to independence, the waters were managed by the Fraser River Port and the docks were managed by the small craft harbours branch.

The fifth marine structure includes the small craft harbour of the ministry of fisheries. It manages the fishing craft at False Creek, even if the waters are managed by the Port of Vancouver.

The era of privatization in the 1980s resulted in the ministry of transportation releasing the Vancouver International Airport to a not-for-profit organization while continuing to manage the Abbotsford Airport.

A quick review will show that the privatized public assets, such as the Vancouver International Airport and the Port of Steveston and the chartered port authority, do not report to Parliament or to the people of Canada. That is to say, federal legislation such as the Financial Administration Act of Canada or the freedom of information act of Canada do not apply. The managers of these organizations are not required to cause value-for-money operations. They are not required to operate efficiently, effectively or economically. They are not required to act fairly.

If you make any changes to the various port management structures in the lower mainland, it should be to form one economic enterprise that reports to Parliament and to the local and regional governments. The majority of directors should be

[Translation]

Chaque structure s'explique pour des raisons technologiques, politiques et historiques. Le premier modèle de gestion était une administration portuaire à charte. Il en existait trois avant la Première Guerre mondiale. Ce modèle témoignait des structures municipales et technologiques de l'époque. Il s'appliquait au port de Vancouver, au port de New Westminster et au port de North Fraser.

C'est seulement dans le cas de ce dernier port que l'administration se fait toujours en vertu d'une charte. Pendant la grande dépression des années trente, les ports de Vancouver et de New Westminster se sont mis dans une situation financière précaire. Ces deux ports et d'autres au Canada ont été restructurés en 1935 par le nouveau gouvernement libéral, pour former ce qui est devenu le Conseil des ports nationaux.

Cette politique nationale concernant les ports s'est poursuivie jusque dans les années soixante, car alors le Conseil des ports nationaux a été restructuré pour devenir Ports Canada. A ce moment-là le port de Vancouver n'offrait pas les mêmes caractéristiques qualitatives et quantitatives, et la restructuration a fait de lui une entité unique. Le port du fleuve Fraser continue toutefois de rendre des comptes au Parlement par l'intermédiaire de Ports Canada.

Le gouvernement conservateur, à la fin des années quatre-vingt, a créé un quatrième modèle de gestion portuaire maritime. Il s'agit notamment du port de Steveston, qui accueille des bateaux de pêche à l'embouchure du fleuve Fraser. Avant que ce port devienne une entité indépendante, ses eaux étaient gérées par l'administration du port du fleuve Fraser et ses quais par la Direction des ports pour petites embarcations.

La cinquième structure maritime relève du ministère des Pêches, qui s'occupe des ports pour petites embarcations. Le ministère gère les installations pour petites embarcations de False Creek, même si les eaux de ce port sont gérées par l'administration du port de Vancouver.

Le vent de privatisation que nous avons connu dans les années quatre-vingt a poussé le ministère des Transports à confier l'aéroport international de Vancouver à une organisation sans but lucratif alors qu'il continuait à gérer l'aéroport d'Abbotsford.

On peut facilement constater que des installations publiques ainsi privatisées, comme l'aéroport international de Vancouver, le port de Steveston et les ports administrés en vertu d'une charte, ne rendent pas de comptes au Parlement ou à la population canadienne. Cela signifie que des lois fédérales comme la Loi sur la gestion des finances publiques ou la Loi sur l'accès à l'information ne s'appliquent pas. Les gestionnaires ne sont pas tenus d'exploiter leur organisation en tentant d'obtenir la meilleure valeur en contrepartie de l'argent dépensé. On ne leur demande pas de se soucier de l'efficacité, de l'efficience ou de la rentabilité. On ne leur demande pas d'être équitables.

Si vous apportez quelque changement que ce soit aux diverses structures de gestion des ports dans le Sud-Ouest, ce devrait être pour former une entité économique devant rendre des comptes au Parlement et aux administrations locales et

[Texte]

appointed by the cabinet of Canada through Order in Council, with other directors being appointed or elected by the officials of the Province of British Columbia and Alberta and the municipalities or the regional districts of Vancouver. There should be no restrictions on who can be directors of the new authority.

The board of directors should be responsible for setting the strategic objectives, such as the financial and physical targets of this regional port. These goals would include the short-term and long-term objectives. After these are met, then the board of directors can pay dividends to the public with parks, social and environmental advances.

All modes of transportation should be under one enterprise roof. The logistical skills of the various departmental managers should be enough to manage international flights or deep sea ships, regional carriers or coastal boats, or recreational air and/or sea vessels throughout the region.

The powers and duties of this new regional port authority should be defined by an act of Parliament. These powers and duties should be inclusive, not exclusive. When the board of directors is defined to include federally, provincially and locally delegated representatives, then this inclusiveness process is under way.

They should be operational, not regulative. For instance, safety issues should be defined and regulated by the federal government, while the regional port authority should be responsible for implementing and surpassing these national standards.

If this model is made a national policy, consideration should be given to the smaller port authorities. For instance, if smaller ports are devolved into local port authorities, their success or failure depends on the success or failure of the regional hub. At the same time, the success or failure of the regional hub depends on these smaller port authorities. If the hub is financially successful, its success should be shared with the spokes of the system.

I would suggest the regional port authority should act as a facilitator to the local port authorities by providing services such as planning, financing, training, etc., to the local port authorities.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Shelton. You did a good bit of research and your recommendation is pretty clear.

Who is Mr. Shelton and why does he have an interest?

Mr. Shelton: This has been a pet project of mine ever since university, when I studied the Port of Vancouver. I'm one of those rare people who was born and bred in Vancouver, and I look upon the regional Port of Vancouver as the economic engine of Vancouver. If it didn't exist, Vancouver would not exist. It generates that much income—that much economic wealth—to the province of British Columbia.

[Traduction]

régionales. La majorité des administrateurs devraient être nommés par le Cabinet, par décret, les autres étant nommés ou élus par les autorités de la province de la Colombie-Britannique ou de l'Alberta et les autorités municipales et régionales de la ville de Vancouver. Il ne devrait y avoir aucune restriction quant à la composition du conseil d'administration de la nouvelle entité.

Le conseil d'administration devrait avoir la responsabilité d'établir des objectifs stratégiques sur le plan financier comme sur le plan des installations. Les objectifs devraient être tant à court terme qu'à long terme. Une fois les objectifs atteints, le conseil d'administration pourrait verser au public des dividendes sous forme d'améliorations sur le plan environnemental, social et récréatif.

Tous les modes de transport seraient regroupés sous un même toit. Les gestionnaires des divers services devraient avoir les compétences logistiques nécessaires pour gérer des courriers internationaux ou des navires côtiers, des transporteurs régionaux ou des bâtiments à moteur, ou encore des avions ou des bateaux de plaisance, et ce, dans toute la région.

Les pouvoirs et les responsabilités de cette nouvelle administration régionale devraient être définis par dispositions législatives. Ces pouvoirs et ces responsabilités devraient être vastes, et non pas restrictifs. Un conseil d'administration formé de représentants délégués par les autorités fédérales, provinciales et locales ne peut manquer de constituer une vaste représentation d'intérêts.

Cette entité devrait mettre l'accent sur les opérations, et non pas sur la réglementation. Par exemple, les questions de sécurité devraient être définies et réglementées par le gouvernement fédéral, alors que l'administration régionale aurait la responsabilité de l'application de ces normes nationales, avec pour mission d'exceller.

Si ce modèle devient politique nationale, on devrait envisager des administrations portuaires plus petites. Par exemple, si les petits ports étaient désormais administrés par des administrations portuaires locales, leur succès ou leur échec passerait par le succès ou l'échec de la plaque tournante régionale. En même temps, le succès ou l'échec de la plaque tournante régionale dépendrait des petites administrations portuaires. Ainsi, la saine administration financière de la plaque tournante aurait des retombées pour les satellites.

Je dirais que l'administration portuaire régionale aurait un rôle d'appui aux administrations portuaires locales, car elle leur offrirait des services de planification, de financement, de formation, etc.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Shelton. Vous avez fait une recherche poussée, et votre recommandation est très claire.

Pouvez-vous nous dire qui vous êtes, et pourquoi vous vous intéressez à cette question?

M. Shelton: Depuis mes années à l'université, c'est un projet que j'ai toujours cajolé, car alors j'ai fait une étude sur le port de Vancouver. Je suis parmi les rares personnes qui sont nées et qui ont grandi à Vancouver. Pour moi le port régional de Vancouver est le moteur économique de la ville. S'il n'existait pas, Vancouver n'existerait pas. C'est grâce au port que nous touchons des revenus, que nous connaissons une croissance économique en Colombie-Britannique.

[Text]

If it weren't for our harbour, there would be no port; if it weren't for the airport, we wouldn't have the status. They are such significant public assets that they should be managed and should report to Parliament, as the Financial Administration Act requires.

The Chairman: Congratulations, Mr. Shelton. One of B.C.'s own comes forward with some good ideas, and we appreciate that.

Mr. Gouk.

Mr. Gouk: I could only suggest one thing to you. You have some interesting notions in here, but with regard to your suggestion that the bulk of the directors should be appointed by cabinet and Orders in Council, I am absolutely dedicated to ending that act rather than expanding it. I think that's probably one of the most ineffective ways we can run these organizations, and I trust the government is starting to see that particular point of view as well.

Mr. Shelton: I think you will find there are so many port authorities right now that they all have their own appointed boards. There is no control over it. Each port authority has their own little empire, their own little castle, their own little fiefdom they work. If you were to make an amalgamation like this, you would bring them together, you would cut out a lot of the patronage appointments that already exist—

Mr. Gouk: Certainly we can look at the idea of combining, whether it be on a regional basis or wider, but any time you have the appointment made by the government of the day, whoever the government of the day may be, you're just ripe for patronage appointments and pay-offs. That's the way it's always been done in the past, and that's what I hope we're going to change rather than perpetuate.

Mr. Shelton: I think the model given by the airport authority is very exclusive. Although they specify that some members are appointed by the City of Vancouver or the City of Richmond, they cannot be public servants, for instance. You could be a full professor of transportation economics at a public university and you would be disqualified from being appointed to the board.

If you live outside 200 miles of the airport, you're excluded from being on the board of directors of the Vancouver International Airport, yet there are these regional port authorities or these smaller airports in Prince Rupert, Prince George, Penticton and what not that need the regional carriers. Those regional carriers go into the hub of Vancouver.

If you look at the demand for the services of the grain elevators in Vancouver, they reach about halfway into Saskatchewan, so I think the Province of Alberta should have some say in the future of the Port of Vancouver.

Mr. Gouk: I think your criteria for opening it up are great ideas. I just don't think the way to accomplish it is by letting the government select everybody.

[Translation]

Si nous n'avions pas de havre, nous n'aurions pas de port. Si nous n'avions pas d'aéroport, nous ne serions pas considérés. Les installations dans ces deux cas représentent des biens publics considérables dont les gestionnaires devraient rendre des comptes au Parlement, comme cela est précisé dans la Loi sur la gestion des finances publiques.

Le président: Félicitations, monsieur Shelton. Nous sommes ravis de constater qu'un enfant de la Colombie-Britannique a de bonnes idées. Nous vous en remercions.

Monsieur Gouk.

M. Gouk: Je n'ai qu'une chose à vous dire. Vous avez exposé des notions intéressantes, sauf que dans le cas des nominations par décret, pour la plupart des administrateurs, je ne suis pas d'accord avec vous. Je suis déterminé à freiner cette tendance plutôt qu'à l'accélérer. En procédant ainsi, on affuble ces organisations d'une inefficacité monstre, et j'ai l'impression que le gouvernement commence à s'en rendre compte lui aussi.

M. Shelton: Je pense que vous découvrirez qu'il y a un grand nombre d'administrations portuaires actuellement. Elles sont toutes dotées de leur propre conseil d'administration dont les membres sont nommés. Aucun contrôle n'est exercé. Chaque organisation portuaire a son propre petit empire, sa propre petite chapelle, son propre petit fief. En recourant à la fusion que je propose, ces petites administrations seraient regroupées, et les nominations par favoritisme diminueraient énormément. . .

M. Gouk: Nous pouvons certainement envisager de faire des combinaisons, que ce soit à l'échelle régionale ou à une échelle plus vaste, mais chaque fois que les nominations sont faites par le gouvernement au pouvoir, quelles qu'elles soient, on ne peut empêcher le favoritisme et les rétributions. C'est toujours ainsi que les choses se sont passées, et j'espère pouvoir les changer, au contraire.

M. Shelton: Je pense que le modèle actuel d'administration aéroportuaire est très fermé. Il est vrai que certains administrateurs doivent être nommés par la ville de Vancouver ou la ville de Richmond. Toutefois, ils ne peuvent pas être fonctionnaires. Un administrateur ne pourrait pas non plus être professeur titulaire d'une chaire d'économie des transports dans une université publique.

À moins de vivre dans un rayon de 200 milles de l'aéroport, on ne peut pas faire partie du conseil d'administration de l'aéroport international de Vancouver. Pourtant, il existe des administrations portuaires régionales, ou de petits aéroports, à Prince Rupert, Prince George, Penticton et ailleurs, qui comptent sur les transporteurs régionaux, et ces transporteurs régionaux sont rattachés à la plaque tournante de Vancouver.

Prenez par exemple la demande de services pour ce qui est des silos de Vancouver. Elle vient d'aussi loin que la Saskatchewan, si bien que je ne vois pas pourquoi l'Alberta n'aurait pas son mot à dire dans l'avenir du port de Vancouver.

M. Gouk: Je pense que vos critères pour donner de l'expansion à la chose sont très valables. Je ne pense pas toutefois qu'on puisse y parvenir en laissant le gouvernement choisir tous les administra-

[Texte]

Mr. Shelton: Then we agree it should be a regional port authority, sir, and we'll leave it to how they should be appointed?

Mr. Gouk: I personally think the appointment process should be more like a public hiring process than a potential patronage appointment.

The Chairman: Thanks, Mr. Gouk. Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard: Mr. Shelton, taking the opposite point of view of my colleague, I see it as a major problem now. I know Vancouver Airport is set up in a very definite way, but a lot of these non-for-profit organizations can become a real burden to society. Certain groups and cliques can take them over. I think you're making a very valid point there: we have to be very careful about how those organizations are set up. There's a great amount of business, lawyers are hired, different firms are allowed in, and unless there is some method of protecting our societal interests in that area. . . I think that point is very well taken.

• 2120

You mention here they're not open to any type of financial administration act or a right to information act, which is something our committee should take into account.

I would also like to congratulate you on your last paragraph in terms of the spoke in the hub. I think if we don't look at our airports in that way and if we don't look at our ports in that way, we're going to have great difficulties in this country. A lot of smaller ones simply won't exist unless they get some support from the larger centres.

Thank you for your presentation. It was very well done.

Mr. Shelton: I made requests of one of the smaller airports, particularly for information on their board of directors. I asked for their financial statements, and they shot me down. They were worried that I was representing one of the trade unions in Vancouver.

You're right, there is the possibility of those cliques getting in there. When they report to Parliament under the Financial Administration Act, those cliques can be cleaned up. They have to operate efficiently, effectively, and economically. I think that's one of the most powerful pieces of legislation we have in Canada.

Mr. Guimond: I would like to mention that I agree with the comment by my colleague of the Reform Party, Mr. Gouk, about the appointment. That's why, when I was chairman, I asked the date of the appointment. If it was before October 25, 1993, it's one kind of colour; if it was after, it's another colour.

Thank you very much.

Mr. Gouk: Blue or red.

Mr. Jordan: Mr. Chairman, they've had the assurance that from now on the appointments will be made based on merit. I don't know what else the opposition is looking for here.

[Traduction]

M. Shelton: Nous pouvons donc convenir qu'une administration portuaire régionale serait souhaitable, n'est-ce pas? Nous ne nous prononcerons pas sur la façon de nommer les administrateurs.

M. Gouk: Pour ma part, je pense que les nominations devraient se faire davantage suivant un processus public d'appel de candidatures, ce qui permettrait d'éviter les nominations par favoritisme.

Le président: Merci, monsieur Gouk.

M. Hubbard: Monsieur Shelton, je vais prendre le contrepied de l'argument de mon collègue. Je vois ici un problème majeur. L'administration de l'aéroport de Vancouver se fait suivant un mode particulier, mais un grand nombre de ces organisations sans but lucratif risquent de devenir un véritable poids pour la société. Il y a un risque que certains groupes, des cliques, prennent les choses en main. Je pense que vous dites quelque chose de très juste. Il faut être très prudent dans la façon dont on forme ces organisations. Elles représentent un chiffre d'affaires énorme, on embauche des avocats, diverses entreprises interviennent, et à moins de savoir comment protéger les intérêts de la société. . . Je pense que vous avez parfaitement raison là-dessus.

Vous avez dit que ces entités n'étaient pas régies par les dispositions de la Loi sur la gestion des finances publiques ou de la Loi sur l'accès à l'information, et notre comité devrait en tenir compte.

Je voudrais vous féliciter pour ce que vous dites au dernier paragraphe, concernant les plaques tournantes. Nous avons tort de ne pas voir nos aéroports et nos ports sous cet angle, car cela pourrait nous occasionner de graves difficultés. Il est vrai qu'un grand nombre de petits ports n'existeraient tout simplement pas sans l'appui de centres plus importants.

Merci de votre mémoire. Vous l'avez très bien préparé.

M. Shelton: J'ai demandé à un des petits aéroports de me fournir des renseignements sur son conseil d'administration. J'ai demandé les états financiers de l'aéroport, mais on me les a refusés tout net. Ils craignaient que je ne représente un des syndicats de Vancouver.

Vous avez raison, il y a un risque que des cliques se glissent là-dedans. Quand il y a exigence de rendre des comptes au Parlement en vertu des dispositions de la Loi sur la gestion des finances publiques, ces cliques sont facilement démasquées. Il leur faut présenter une exploitation efficace, efficiente et rentable. Je pense que cette loi est l'une des plus solides dans toute la législation canadienne.

M. Guimond: Permettez-moi d'ajouter que je suis tout à fait d'accord avec mon collègue du Parti réformiste, M. Gouk, concernant les nominations. Voilà pourquoi j'ai demandé à un de nos témoins quelle était la date de sa nomination. Suivant que c'était avant le 25 octobre 1993 ou après, j'étais fixé.

Merci beaucoup.

M. Gouk: La nomination pouvait être bleue ou rouge.

M. Jordan: Monsieur le président, on a dit aux députés de l'opposition qu'à partir de maintenant les nominations se feront suivant le mérite. Que veulent-ils de plus?

*[Text]**[Translation]*

Mr. Gouk: I acknowledged that. I said I'm looking forward to your asking—

M. Gouk: Je le sais bien. Je suis impatient de. . .

The Chairman: Order, please. I think this is an argument you can carry on this evening at the bar.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît! Voilà une discussion que vous pourrez poursuivre tout à l'heure en prenant un pot.

Mr. Shelton, thank you very much for your submission. We appreciate the time you've taken to be with the committee.

Monsieur Shelton, merci beaucoup de votre exposé. Nous vous remercions d'avoir pris le temps de venir témoigner devant le comité.

We will now adjourn. Thank you.

La séance est levée.

From the North Fraser Harbour Commission:

George Colquhoun, General Manager and Chief Executive Officer;
David L. Silver, Chairman.

From the Fraser River Harbour Commission:

Mike Jones, Chairman;
Rick Pierce, Port Manager.

From the Vancouver Board of Trade:

Jill Bodkin, Chair;
Darcy Rezac, Managing Director;
Stuart Hodgson, Member; and Chair, Ports Policy Task Force.

From the Council of Forest Industries:

Tom Culham, Vice President, Competitiveness;
Barry Hagen, Manager, Transportation Services, MacMillan Bloedel Ltd.;
Scott Bennie, Assistant Manager, Transportation, Pulp, Weldwood of Canada Ltd.;
Chris Bale, Offshore Transportation Manager, Weyerhaeuser Canada Ltd., and Chairman, Marine Committee, COFI.

From the Coal Association of Canada:

Bill Hannah, Marketing Coordinator of Line Creek Resources Ltd. and Chair, Transportation Committee;
Don Downing, President.

From the Fraser River Pilots' Association:

Bill Burnett, Captain;
Mike van der Gracht, Captain.

From Reed Point Marina, Port Moody:

David Harris, Owner.

As individuals:

Chris Shelton.
Ted Ciunyk.

De la North Fraser Harbour Commission:

George Colquhoun, directeur général et chef de la direction;
David L. Silver, président.

De la Fraser River Harbour Commission:

Mike Jones, président;
Rick Pierce, directeur du port.

Du Bureau de commerce de Vancouver:

Jill Bodkin, présidente;
Darcy Rezac, directeur général;
Stuart Hodgson, membre; et président, groupe de travail sur la politique des ports.

Du Council of Forest Industries:

Tom Culham, vice-président, Compétitivité;
Barry Hagen, directeur, Service des transports, MacMillan Bloedel Ltée;
Scott Bennie, directeur adjoint, Transport de pâte de bois, Weldwood du Canada Ltée;
Chris Bale, directeur, Transport en haute mer, Weyerhaeuser Canada Ltée, et président, Comité maritime, COFI.

De l'Association charbonnière du Canada:

Bill Hannah, coordonnateur de la commercialisation, Line Creek Resources Ltd., et président du Comité des transports;
Don Downing, président.

De la Fraser River Pilots' Association:

Bill Burnett, capitaine;
Mike van der Gracht, capitaine.

De Reed Point Marina, Port Moody:

David Harris, propriétaire.

À titre personnel:

Chris Shelton.
Ted Ciunyk.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail**Poste—lettre****8801320****OTTAWA***If undelivered, return COVER ONLY to:*Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré—Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*En cas de non—livraison,**retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré—Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9**WITNESSES***From the Vancouver Port Corporation:*Ron Longstaffe, Chairman;
Norman Stark, President and Chief Executive Officer;
Gordon Houston, Harbour Master.*From B.C. Lightkeepers:*Jim Abram, President;
Don Graham, Lighthouse Keeper.*From the Prince Rupert Port Corporation:*Don Krusel, General Manager and Chief Executive Officer;
Michael Tarr, Director.*From the Pacific Pilotage Authority:*D. McLennan, Chairman;
D. Batchelor, General Manager.*From the British Columbia Maritime Employers Association:*

Bob Wilds, President and Chief Executive Officer.

*From the British Columbia Ferry Corporation:*Frank A. Rhodes, President and Chief Executive Officer;
W.H. Martin, Vice President, Corporate Safety and Standards;
Glen Brown, Vice President, Finance.*(Continued on previous page)***TÉMOINS***De la Société du port de Vancouver:*Ron Longstaffe, président;
Norman Stark, président et directeur général;
Gordon Houston, maître de port.*De B.C. Lightkeepers:*Jim Abram, président;
Don Graham, gardien de phare.*De la Société du port de Prince Rupert:*Don Krusel, directeur général et chef de la direction;
Michael Tarr, directeur.*De l'Administration de pilotage du Pacifique:*D. McLennan, président;
D. Batchelor, directeur général.*De l'Association des employeurs maritimes de la Colombie—Britannique:*

Bob Wilds, président et directeur général.

*De la B.C. Ferry Corporation:*Frank A. Rhodes, président et directeur général;
W.H. Martin, vice—président, Sécurité et normes;
Glen Brown, vice—président, Finances.*(Suite à la page précédente)*

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27
-TB2

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 27

Tuesday, February 21, 1995
Vancouver, British Columbia

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 27

Le mardi 21 février 1995
Vancouver (Colombie-Britannique)

Président: Stan Keyes

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing
Committee on*

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the
national marine sector

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude du
secteur maritime au Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 21, 1995
(35)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:01 o'clock a.m. (Vancouver time) this day, in the Crystal Pavillion C of the Pan Pacific Hotel, in Vancouver (British Columbia), the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, and Anna Terrana.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the United Fishermen and Allied Workers' Union: Danielle Sciarretta, Occupational Health and Safety Director. From the Longshoremen's Union: Tom Dufresne, President, Local 500. From the City of Vancouver: Mayor Philip Owen. From British Columbia Coast Pilots Ltd.: Capt Robert Backus, President; Capt Al Stanley, Chairman, Examination; and Capt Ed. Goudy, Secretary-Treasurer. From the Council of Marine Carriers: Allen Fowlis, Director and Past President; and Peter Woodward, Vice President. From Tymac Launch Service Ltd.: Jim Phillipson, President. From the Chamber of Shipping of British Columbia: Kenneth B. Watts, President; Joe Nicol, Vice President; Ron Cartwright, Executive Director; and Capt Richard Stevens, Secretary-Treasurer. From the International Maritime Centre-Vancouver: Graham Clarke, Chairman; and Jonathan Seymour, Executive Director.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of the national marine sector. (See *Minutes of Proceedings and Evidence*, dated February 7, 1995, Issue No. 21.)

The witnesses made opening statements and answered questions.

At 11:42 o'clock a.m. (Vancouver time), the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 21 FÉVRIER 1995
(35)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 8 h 01 (heure de Vancouver), au Pavillon C Crystal de la Pan Pacific Hotel, à Vancouver (Colombie-Britannique), sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes et Anna Terrana.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De «United Fishermen and Allied Workers' Union»: Danielle Sciarretta, directrice, Santé et sécurité au travail. Du Syndicat des débardeurs, Local 500: Tom Dufresne, président. De la Ville de Vancouver: Philip Owen, maire de Vancouver. De «British Columbia Coast Pilots Ltd.»: Capitaine Robert Backus, président; Capitaine Al Stanley, président, Vérification, Capitaine Ed. Goudy, secrétaire-trésorier. De «Council of Marine Carriers»: Allen Fowlis, président sortant/directeur; Peter Woodward, vice-président. De «Tymac Launch Service Ltd.»: Jim Phillipson, président. De «Chamber of Shipping of British Columbia»: Kenneth B. Watts, président; Joe Nicol, vice-président; Ron Cartwright, directeur général; Capitaine Richard Stevens, secrétaire-trésorier. De «International Maritime Centre-Vancouver»: Graham Clarke, président; Jonathan Seymour, directeur général.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude des questions relatives au secteur maritime du Canada. (Voir les *Procès-verbaux et témoignages* du 7 février 1995, fascicule n° 21).

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 11 h 42 (heure de Vancouver), le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, February 21, 1995

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 21 février 1995

• 1100

The Chairman: Order.

Pursuant to Standing Order 108(2), we are continuing our consideration of the national marine sector review.

We welcome to the table Danielle Sciarretta, the director of health and safety for the United Fishermen and Allied Workers.

Ms Danielle Sciarretta (Health and Safety Director, United Fishermen and Allied Workers' Union): First I'll try to describe whom we represent. The United Fishermen and Allied Workers' Union is the premier organization in the B.C. fishing industry. We represent owner-operators of fishing vessels, gillnetters and trawlers, deck hands on larger vessels, salmon and herring seiners, trawlers, harbour longliners, black cod, tendermen, who are fish transport vessel crews, and processing plant employees.

Our members are part of coastal communities across the province on Vancouver Island and in northern B.C., as well as in the Lower Mainland. We number approximately 7,000. We represent the broadest scope of fishing gear types, and therefore our concerns tend to be wide-ranging.

I'd like to express our concerns about this process of review of marine issues, based on our experiences with other public reviews undertaken in recent months. In particular, I'd like to refer to the coast guard review of lightstation services and the Minister of Transport's supposition that de-staffing will occur regardless of the overwhelming evidence against it. It seems that despite public forums such as this, government seems to be giving little regard to the input that's given. I hope that won't be the case for this committee.

A review of marine issues within that kind of framework would not be very productive. Therefore it is vital that an effective system linking regional requirements and concerns with future governmental decisions by the Department of Transport be established. Current structures have not been effective in this.

I'd like to say a little bit about the Canadian Marine Advisory Council, also known as CMAC. The long-standing CMAC process does not work, has not worked. Regional meetings are little more than information sessions from the coast guard to mariners. National meetings are cumbersome. Issues are dealt with in a cursory manner and regional needs are disregarded in the drive to create inappropriate national standards.

An example of this is the attempts over the last decade or so to come up with national small fishing vessel regulations. They have not yet been finalized.

Le président: La séance est ouverte.

Conformément paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons l'examen du secteur maritime national.

Nous accueillons à la table M^{me} Danielle Sciarretta, directrice de la santé et de la sécurité, United Fishermen and Allied Workers.

Mme Danielle Sciarretta (directrice de la santé et de la sécurité, United Fishermen and Allied Workers' Union): Je voudrais tout d'abord essayer de décrire ceux que nous représentons. La United Fishermen and Allied Workers' Union est l'organisation la plus importante de l'industrie halieutique en Colombie-Britannique. Nous représentons les propriétaires exploitants de bateaux de pêche, bateaux de pêche au filet maillant et chalutiers, des membres d'équipage de gros bateaux, des pêcheurs de saumon et de hareng à la senne, des palangriers côtiers, des pêcheurs de morue charbonnière, des membres d'équipage de bateaux annexes, c'est-à-dire de bateaux de transport du poisson, et des employés des usines de transformation.

Nos membres appartiennent à des collectivités côtières de toute la province, de l'île de Vancouver, du Nord de la Colombie-Britannique ainsi que du Lower Mainland. Nous sommes au nombre d'environ 7 000. Nous représentons toute la gamme des engins de pêche et nos préoccupations tendent donc à s'étendre à tous les domaines.

Je voudrais vous faire part des réserves que nous inspire ce processus d'examen des questions maritimes, d'après les expériences que nous avons eues suite à d'autres examens publics entrepris au cours de ces derniers mois. Je songe, en particulier, à l'examen des services de phares effectués par la garde côtière et à l'hypothèse avancée par le ministère des Transports en faveur de l'élimination des effectifs en dépit de tous les arguments qui militent en faveur du contraire. En dépit de réunions publiques comme celle-ci, il semble que le gouvernement n'accorde guère d'attention aux commentaires qui lui sont faits. J'espère que ce ne sera pas le cas pour ce comité.

Un examen des questions maritimes dans un tel cadre ne serait pas très fructueux. Il est donc indispensable d'établir des liens efficaces entre les exigences et les préoccupations régionales et les futures décisions que prendra le ministère des Transports. Les structures ne se sont pas prêtées à l'établissement d'un tel système.

Je voudrais dire quelques mots du Conseil consultatif maritime canadien, le CCMC. Le processus que celui-ci utilise de longue date ne fonctionne pas et n'a jamais fonctionné. Les réunions régionales ne sont guère autre chose que des séances d'information organisées par la garde côtière à l'intention des marins. Les réunions nationales sont un mécanisme trop lourd. Les questions importantes sont traitées de manière superficielle et les besoins régionaux sont ignorés, si bien que l'on crée des normes nationales inappropriées.

À titre d'exemple, je citerai les tentatives faites au cours de ces quelque dix dernières années pour établir un règlement national pour les petits bateaux de pêche. On en attend encore la version finale.

• 1105

[Texte]

The creation of a more recent advisory body, the Marine Advisory Board, just created by the commissioner of the coast guard, has not been much of an improvement either. This national board was created last year without consultation or input from the marine community or CMAC members. It does not reflect regional needs and interests either. Representatives were simply appointed by the coast guard.

So we're here to suggest that a different kind of structure must be put in place for effective consultation and problem solving. We all agree major restructuring is being undertaken. It's important that stakeholders really be involved in this process.

Regional advisory bodies, such as those recently legislated for the coast guard rescue and environmental response branch, provide a better model. These are small, focused, regional groups with expert representatives from affected groups. Representatives are chosen by the industry they represent. Given adequate resources, these regional advisory groups would be able to develop the needed workable and regional solutions.

It is important to keep in mind that Canada has vastly different regional needs and concerns. An effective marine strategy must take these into account and respond with regionally appropriate strategies.

We really hope submissions given to this committee will provide a starting point in the review of marine issues in Canada. This forum cannot possibly cover the issues adequately and ensure all the necessary viewpoints are taken into account when solutions are finalized. We therefore strongly urge the committee to recommend that regional advisory bodies be established to carry on and fulfil the mandate of these hearings.

In the rest of our submission we will briefly comment on some other areas of concern, starting off with some other aspects of the terms of reference.

About essential federal roles and services, we believe the role of the federal government must continue to be that of providing essential services. Operational services should be maintained. For our industry, key areas involve fishery management and safety at sea. These include enforcement of the Department of Fisheries and Oceans vehicle requirements, maintaining lightstation keepers, and foghorn—

[Technical Difficulties—Editor]

The Chairman: We weren't being transcribed. We probably are now. There's a new group meeting behind us and their PA system is a little loud, so we got disrupted.

Ms Sciarretta: I was speaking about our experience of the client-focused... We have been hearing a great deal about this from the coast guard. Their motto is "safety first and client-focused", or something like that. But in effect their

[Traduction]

La création d'un organisme consultatif plus récent, le Conseil consultatif du transport maritime, que vient d'établir le commissaire de la Garde côtière, ne représente pas non plus un grand progrès. Ce conseil national a été constitué l'an dernier sans même consulter les milieux maritimes ou les membres du CCMC. Il ne reflète pas les besoins et les intérêts régionaux. Les représentants sont simplement nommés par la Garde côtière.

Nous considérons donc qu'il convient d'établir un système différent, propice à la consultation et au règlement des problèmes. Nous reconnaissons tous qu'un grand effort de restructuration est en cours; il est donc important que les intéressés prennent une part active à ce processus.

Les organismes consultatifs régionaux, comme ceux qui ont récemment été établis pour la Direction du sauvetage et de l'intervention environnementale de la Garde côtière, constituent un meilleur modèle pour cela. Il s'agit de petits groupes régionaux spécialisés comprenant des experts qui représentent les groupes concernés. Les représentants sont choisis par l'industrie elle-même. À la condition de disposer de ressources suffisantes, ces groupes consultatifs régionaux devraient pouvoir trouver les solutions régionales pratiques requises.

Il ne faut pas oublier qu'au Canada, les besoins et les préoccupations des régions sont extrêmement différents. Pour être efficace, toute stratégie maritime doit en tenir compte et réagir par des moyens régionaux appropriés.

Nous espérons sincèrement que les mémoires soumis à ce comité constitueront un point de départ pour l'examen des questions et problèmes maritimes au Canada. Ces audiences ne sauraient couvrir toutes les questions importantes et permettre de tenir compte de tous les points de vue nécessaires au moment de l'adoption des solutions finales. Nous demandons donc instamment au comité de recommander l'établissement de groupes consultatifs régionaux qui seraient chargés d'exécuter le mandat de ces audiences.

Dans le reste de notre mémoire, nous présentons quelques brefs commentaires sur d'autres points qui nous préoccupent, à commencer par certains aspects de l'ordre de renvoi.

En ce qui concerne les rôles et les services fédéraux essentiels, nous estimons qu'il incombe au gouvernement fédéral de continuer à fournir les services essentiels. Les services opérationnels devraient être maintenus. En ce qui concerne notre secteur, les point-clés sont la gestion des pêches et la sécurité en mer. Tout cela comprend l'application des règlements du ministère des Pêches et des Océans en ce qui concerne le véhicules, le maintien des gardiens de phare, les cornes de brume... .

[Difficulté technique—Éditeur]

Le président: La transcription a été interrompue, mais je crois qu'elle a maintenant repris. Un nouveau groupe se réunit derrière nous et son système d'annonce publique est un peu bruyant, ce qui explique l'interruption.

Mme Sciarretta: Je parlais de notre expérience touchant la formule du «client d'abord»... La garde côtière nous en a beaucoup parlé. Sa devise est «sécurité d'abord et priorité au client», ou quelque chose de ce genre. Mais en fait, ses

[Text]

response to consultations, or so-called consultations, has really been pretty minimal. I would like to see the mandate of being client-focused and involving stakeholders in the process be truly implemented, rather than simply another easily used. . .but empty of meaning.

[Translation]

réactions aux consultations, si on peut les appeler ainsi, ont été presque inexistantes. Je voudrais que la priorité donnée au client et la participation des intéressés au processus prévu par le mandat deviennent vraiment une réalité, au lieu d'être encore une autre formule facile. . . mais sans signification réelle.

• 1110

If services are to be focused, then the federal government must be primarily responsive and accountable to Canadian stakeholders' requirements, not the requirements of the United States or other countries in the world.

We also all know that self-regulation does not work. If it did, would we need enforcement agencies such as police departments? Does anyone suggest getting rid of civil laws, the RCMP, and police departments in the name of deficit cutting and international harmonization? I have not heard it yet, and I suspect that we won't be hearing it.

So why should these invalid arguments be used to justify the decrease in current safety and other standards achieved through regulation?

Similarly, should police services be funded by a user-pay system? Again, that has not been suggested, and there is no doubt that it ever will be. So why use these arguments in other arenas? It is similarly inappropriate.

So we strongly disagree with the principle that services should be eliminated if users are not willing to pay for them. Services that maintain an industry's economic viability and safety benefit the whole country and each of us.

Specifically on some of the coast guard issues, I would like briefly to touch on three areas.

The first is the amalgamation with the Department of Fisheries and Oceans. At this time it is really impossible for us to comment on this critical step, as details of what is being considered have not been made public. Suffice it to say that the health of our industry is determined by the health of the resource and by its management. We are extremely concerned that good enforcement should be maintained in any amalgamation with coast guard services. We feel very strongly that industry input must be given a high priority in this amalgamation process.

Regarding lightstation keepers, as an organization we have been vigorously opposing and campaigning against the policy to de-staff for the last two decades or so. Our membership is heavily reliant on both the official and unofficial services provided by lightkeepers. They are essential for their safety at sea. These services are preventive in nature and cannot be provided in any other manner. This was established beyond a doubt at the coast guard hearings that were held over the last few months throughout the province. There is overwhelming real evidence, not just from mariners but from aviators and coastal communities, that light keepers are vitally important both for safety and for our economy.

Pour que les services soient vraiment ciblés, il faut que le gouvernement fédéral réponde aux besoins des intéressés canadiens et en assume la responsabilité, au lieu de se soumettre aux exigences des États-Unis ou d'autres pays.

Nous savons également tous que l'autoréglementation ne fonctionne pas. Si elle fonctionnait, aurions-nous besoin d'organismes d'application des lois tels que les services de police? Quelqu'un propose-t-il d'éliminer nos lois civiles, la GRC et les services de police au nom de la réduction du déficit et de l'harmonisation internationale? Je ne l'ai en tout cas jamais entendu dire et je doute que nous l'entendions jamais.

Pourquoi alors utiliser ces arguments boiteux pour justifier le déclin actuel de la sécurité et des autres normes établies par la loi?

Par ailleurs, les services de police devraient-ils être payés par les usagers? Personne ne l'a jamais non plus proposé et ne le proposera jamais. Pourquoi donc avancer ces arguments dans d'autres domaines? C'est tout aussi inapproprié.

Nous ne sommes donc pas du tout d'accord sur le principe voulant que les services doivent être supprimés lorsque les usagers ne sont pas prêts à les payer. Des services qui maintiennent la viabilité économique et la sécurité d'une industrie profitent à l'ensemble du pays et à chacun d'entre nous.

Je voudrais maintenant parler brièvement de trois points concernant la garde côtière.

Le premier est la fusion avec le ministère des Pêches et des Océans. Pour le moment, il nous est vraiment impossible de donner un avis sur cette mesure critique, car les détails des dispositions envisagées n'ont pas été rendus publics. Disons simplement que la santé de notre industrie est fonction de celle de la ressource et de sa gestion. Il nous paraît extrêmement important qu'en cas de fusion avec les services de la garde côtière, on maintienne de solides mesures d'application. Nous sommes tout aussi convaincus que l'on devrait donner une haute priorité à la contribution de l'industrie à ce processus de fusion.

Parlons maintenant des gardiens de phare. L'organisation que nous représentons mène une campagne vigoureuse contre la politique de suppression des effectifs depuis une vingtaine d'années. Nos membres comptent beaucoup sur les services officiels et non officiels fournis par les gardiens de phare. Ils sont en effet essentiels à leur sécurité en mer. Ces services ont un caractère préventif et ne sauraient être fournis autrement. C'est ce qui a été établi de manière indiscutable aux audiences de la garde côtière qui se sont déroulées ces derniers mois dans toute la province. Il existe une foule de preuves concrètes, fournies non seulement par les marins, mais aussi par les aviateurs et les collectivités côtières, que les gardiens de phare ont une importance vitale pour la sécurité comme pour notre économie.

[Texte]

For safety, keepers provide current local weather and sea-state information that is not available in any other way. They ensure that automated lights and foghorns operate properly. They spot people in trouble and provide assistance.

They also assist in monitoring the environment. It was the lightkeepers on the west coast of the island who first spotted a huge oil spill just a couple of years ago and gave the first warning and helped to minimize the damage this spill would have caused had it not been spotted as early as it was.

So the removal of lightkeepers will have a tremendous impact. Without doubt, it will result in increased accidents and loss of life at sea.

Further, no real evidence has been provided demonstrating that de-staffing will save money, and the financial argument used to justify this policy really has no foundation.

Most informed groups, in fact, argue that de-staffing will cost much more in the end in search and rescue services, which are much more expensive than other related costs. Lightkeepers should be retained and their role officially expanded to include communication and rescue services, which they have been providing unofficially and which are absolutely critical for our members' safety.

There is a need actually to improve search and rescue services in northern B.C. Fishers in trouble up-coast cannot rely on our own coast guard, as services in the area are very limited and insufficient. When in trouble, mariners generally prefer to call the United States Coast Guard for assistance. This is true both in the north and the south, but especially in the north because there are American resources there that we simply don't have.

In conclusion, I think one of the key things that needs to come out of this process is an effective mechanism for dealing with the issues before the committee. None exists right now, but one must be created to ensure that good solutions are created to deal with the very complex marine issues before us. Adequate safety, regulatory and operational services must be maintained to ensure the survival and prosperity of the fishing industry. Effective and acceptable solutions to regional problems will only be provided by involving us and other affected groups in a real and ongoing partnership.

Thank you.

The Chairman: Thank you for your brief to this committee, Ms Sciarretta. We appreciate the time you've taken to give us the opinions of the United Fishermen and Allied Workers' Union, but just by way of comment before we begin the round of questioning, I have to admit I don't necessarily agree with your black and white reasoning in some parts of this statement.

[Traduction]

Sur le plan de la sécurité, ils donnent des renseignements actuels sur les conditions météorologiques et l'état de la mer qu'on ne pourrait pas obtenir autrement. Ils veillent à ce que les cornes de brume et les balises lumineuses automatiques fonctionnent correctement. Ils repèrent ceux qui sont en difficulté et leur fournissent de l'aide.

Ils aident aussi à surveiller l'environnement. Ce sont les gardiens de phare de la côte ouest de l'île qui ont été les premiers à repérer un énorme déversement d'hydrocarbure, il y a environ deux ans, qui ont donné l'alerte et ont ainsi contribué à réduire les dégâts que ce déversement aurait causés s'il n'avait pas été constaté aussi tôt.

L'élimination des gardiens de phare aura donc d'énormes répercussions. Il est indiscutable qu'elle se traduira par une augmentation du nombre des accidents et des pertes de vie en mer.

En outre, il n'a pas été vraiment prouvé que cela permettrait de réaliser des économies, et l'argument financier utilisé pour justifier cette politique n'a vraiment aucun fondement.

La plupart des groupes bien informés font en fait valoir que la suppression des gardiens de phare coûtera finalement beaucoup plus cher sous forme de services de recherche et de sauvetage qui sont beaucoup plus coûteux que d'autres frais connexes. Il faut conserver les gardiens de phare et étendre officiellement leur rôle à la prestation de services de communication et de sauvetage qu'ils fournissaient d'ailleurs déjà officieusement et qui sont absolument critiques pour la sécurité de nos membres.

Il est en fait nécessaire d'améliorer les services de recherche et de sauvetage dans le nord de la Colombie-Britannique. Les pêcheurs en difficulté sur la côte nord ne peuvent pas compter sur notre garde côtière, car les services qu'elle fournit dans cette zone sont très limités et tout à fait insuffisants. Lorsqu'ils sont en difficulté, les marins préfèrent en général appeler à l'aide la Garde côtière américaine. C'est vrai dans le nord comme dans le sud, mais en particulier dans le nord, car les Américains disposent là-bas de ressources que nous n'avons tout simplement pas.

• 1115

En conclusion, je crois qu'un des points clés qui doivent se dégager de ce processus est un mécanisme efficace de règlement des questions présentées au comité. Il n'en n'existe pas en ce moment, mais il faut en créer un pour s'assurer que des solutions valables soient données aux problèmes maritimes très complexes auxquels nous sommes confrontés. Il est indispensable de maintenir des services satisfaisants sur le plan de la sécurité, de la réglementation et des opérations pour assurer la survie et la prospérité de l'industrie de la pêche. On n'apportera des solutions efficaces et acceptables aux problèmes régionaux qu'en associant notre organisation et les autres groupes concernés à un mécanisme réel et permanent de partenariat.

Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie du mémoire que vous avez soumis à ce comité, madame Sciarretta. Nous vous savons gré d'avoir pris le temps nécessaire pour venir nous présenter les opinions de la United Fishermen and Allied Workers Union. Avant de passer aux questions, je tiens cependant à dire que je ne suis pas nécessairement d'accord sur les arguments tout noirs ou tout blancs que vous nous avez exposés.

[Text]

This committee is, in fact, in search of refinements and efficiencies and a reduction in duplication. A recognition of suggestions flowing from the many groups, organizations, stakeholders and even private citizens who have appeared before the committee yesterday and today is, I think, an important part of the process. The mandate of the Standing Committee on Transport or, in fact, any standing committee of the House of Commons, is to go out in the field to garner information from across the country, and to then supply that information in a report to the House of Commons, which is who we report to.

Once it's in that domain... Maybe this is knowledge you were not aware of, but we have been told that once the report is made to the House of Commons, the Minister of Transport, the Hon. Doug Young, will take the information and disseminate it to regional groups who will be meeting in different regions of this country in either June or July—I think that's when they're trying to get the organizations together. This report, along with—

A voice: They're starting in May or June.

The Chairman: I've been corrected. They're starting in May and June.

But the report will be part of the discussions taking place in the regions across Canada: here is what the people in the regions are thinking as reported to the standing committee; here is their report, analysis and consensus on the information; and now you, the regions, have to look at this and tell us where the Standing Committee on Transport missed the mark, if they did at all.

That again offers opportunity for regions, organizations, individuals and citizens' groups, etc., to have input into the process before the minister sits down with the department to formulate the legislation, which we hope will come down some time in the fall.

I admit it's a tight timetable, but I also covered politics for sixteen years as a reporter until I ran and won in 1988. Frankly, there's been too much talk and not enough action. I think a lot of people already know what the answers are. It's time we gathered all the information together and processed it quickly in order to get done the job that either needs to or may may not need to be done. But the decisions have to be made.

Ms Sciarretta: We're absolutely in agreement that a maximization of efficiency and effectiveness is needed. You absolutely have our support in that direction, but we're concerned that critical elements may be lost in this process. I think the people who can best describe what is essential to them in the performance of their duties are the particular groups involved. It is therefore important to include their input.

[Translation]

Ce comité recherche en fait des moyens pour améliorer le système, le rendre plus efficient et réduire le double emploi. Une part importante de ce processus consiste, à mon sens, à tenir compte des suggestions faites par les nombreux groupes, organismes, parties intéressées et même citoyens ordinaires qui ont comparu devant nous hier et aujourd'hui. Le mandat du Comité permanent des transports et, en fait, de tout comité permanent de la Chambre des communes, est d'aller recueillir des informations dans tout le pays puis d'en faire rapport à la Chambre.

Une fois dans ce domaine... Peut-être ne le savez-vous pas, mais on nous a dit qu'une fois que le rapport sera présenté à la Chambre des communes, le ministère des Transports, l'honorable Doug Young, le distribuera à des groupes régionaux qui se réuniront dans différentes parties du Canada en juin ou en juillet—je crois que c'est la période prévue pour ces réunions. Ce rapport, ainsi que... .

Une voix: Elles commencent en mai ou juin.

Le président: Excusez-moi; elles commencent en effet en mai et juin.

Mais le rapport sera l'un des sujets des discussions qui se tiendront dans les diverses régions du Canada: voici les opinions présentées au comité permanent par les gens des diverses régions; voici son rapport, son analyse de l'information et le consensus auquel il est parvenu; et c'est maintenant votre tour, dans les régions, d'examiner ce document et de nous dire si le Comité permanent des transports a fait fausse route.

Ce mécanisme offre donc une nouvelle possibilité aux régions, aux organismes, aux particuliers et aux groupes de citoyens, etc., d'avoir leur mot à dire dans le processus avant que le ministre, et ses fonctionnaires, n'élaborent le projet de loi, qui, nous l'espérons, sera présenté l'automne prochain.

Je reconnais que le calendrier est serré, mais j'ai également été journaliste et j'ai suivi la politique pendant 16 ans avant de me présenter aux élections et d'être élu comme député en 1988. Franchement, il y a eu trop de bavardage et pas assez d'action. Je crois que beaucoup de gens connaissent déjà les réponses. Il est temps que nous rassemblions toute l'information et la traitions rapidement afin d'effectuer le travail, qu'il soit nécessaire ou pas. Mais les décisions doivent être prises.

Mme Sciarretta: Nous sommes absolument d'accord avec vous pour dire qu'il est nécessaire d'optimiser l'efficacité et l'efficacités. Vous avez notre soutien inconditionnel sur ce plan, mais ce que nous craignons, c'est que certains éléments critiques soient perdus de vue au cours du processus. À mon avis, ceux qui sont les mieux placés pour décrire ce dont ils ont absolument besoin pour s'acquitter de leurs tâches sont les membres des groupes concernés. Il est donc important d'inclure leurs observations.

• 1120

The Chairman: That's why you're here today.

Ms Sciarretta: We're only one of many groups. I saw the list of presenters, and certainly there are many more groups whose input would be valuable than are on your list of presenters.

Le président: C'est la raison pour laquelle vous êtes ici aujourd'hui.

Mme Sciarretta: Nous ne sommes qu'un groupe parmi beaucoup d'autres. J'ai vu la liste des témoins et il est certain qu'il y a beaucoup de groupes dont l'apport vous serait très précieux, mais qui ne figurent pas sur cette liste.

[Texte]

The Chairman: Don't misunderstand, we're not cutting anyone off.

Ms Sciarretta: You're limited simply by the time you are available.

The Chairman: Absolutely. It does not preclude organizations from sending briefs to the committee, making representations here, or writing to us as a committee, using all the different means that are available.

Ms Sciarretta: Very well.

You are correct in assuming I was not aware this report would be circulated to regional groups. Who are these regional groups? How will they be constituted? Perhaps you could fill me in on the details of the process.

The Chairman: Rather than dealing with the details of a process that will take place in six weeks' time, I'll just mention that organizations such as yourself will be notified, I am certain, of where the meetings will take place in the different regions of the country—you could call them round tables—where the stakeholders, the individuals, the citizens, everyone who has an interest in that particular part of the marine sector in that particular region of Canada will be in the same room to deal with the issue. All these groups will be contacted.

Anyone who's on this list or who has made a submission to the Standing Committee on Transport gets a copy of our report as well. You will be notified.

Ms Sciarretta: All right.

The Chairman: I'd like to get to questions, if we can, because it's important that everyone has an opportunity here. We have about 10 minutes left.

Michel Guimond, please.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you, Mr. Chairman.

Thank you for your presentation. On page 4 you mentioned the coast guard and that services in the area are very limited and insufficient. With those limited and insufficient services, if the coast guard decides to go to commercialization and user-pay, do the fishermen and fisherwomen—I don't know if you have fisherwomen—

Ms Sciarretta: Yes, we do.

Mr. Guimond: This is the reason we use fishers. Will the fishers accept to pay for services from the coast guard?

Ms Sciarretta: As I stated, we object in principle to the user pay philosophy in terms of the coast guard. We really don't see the coast guard as being any different from, say, fire stations. Everyone is protected by the availability of fire stations. We all pay for the availability of fire stations and police departments through our taxes, and they benefit the whole community. That applies, in our viewpoint, to coast guard services as well.

Mr. Guimond: At the beginning you mentioned the current process based on your experiences. At the end of word "experience", you added an "s". You give one example about the lightstations. Do you have another example?

[Traduction]

Le président: Ne vous méprenez pas. Nous n'écartons personne.

Mme Sciarretta: Vous êtes limités par le temps dont vous disposez.

Le président: Absolument. Cela n'interdit cependant pas à des organisations de nous envoyer des mémoires, de témoigner devant nous, ou d'écrire au comité et d'utiliser ainsi les divers moyens qui leur sont offerts.

Mme Sciarretta: Très bien.

Vous avez raison de penser que j'ignorais que ce rapport serait communiqué aux groupes régionaux. Qui sont ces groupes? Comment seront-ils constitués? Peut-être pourriez-vous me fournir le détail du processus.

Le président: Plutôt que de parler des détails d'un processus qui se déroulera dans six semaines, je dirai simplement que des organisations comme la vôtre seront averties, j'en suis certain, des lieux où se dérouleront les réunions dans les diverses régions du pays—vous pourriez les appeler des tables rondes—où les intéressés, les particuliers, les citoyens, tous ceux qui s'intéressent à tel ou tel secteur maritime ou telle et telle région du Canada se retrouveront dans la même salle pour en discuter. Contact sera pris avec tous ces groupes..

Tous ceux qui figurent sur cette liste ou qui ont soumis un mémoire au Comité permanent des transports recevront également un exemplaire de notre rapport. Vous en serez avisée.

Mme Sciarretta: Très bien.

Le président: Si vous me le permettez, je voudrais maintenant passer aux questions, car je crois qu'il est important de donner à tout le monde la possibilité d'intervenir. Il nous reste environ 10 minutes.

Michel Guimond, à vous.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de votre exposé. À la page 4 de votre mémoire, vous indiquez que les services offerts par la Garde côtière dans cette région sont extrêmement limités et tout à fait insuffisants. Compte tenu de cela, si la garde côtière décide de fonctionner comme une entreprise commerciale et de faire payer ses services par les usagers, les pêcheurs hommes et femmes—je ne sais pas s'il y a des femmes parmi vous. . .

Mme Sciarretta: Si, il y en a.

M. Guimond: Voilà la raison pour laquelle nous utilisons le terme «fishers». Ces pêcheurs accepteront-ils de payer les services fournis par la garde côtière?

Mme Sciarretta: Comme je viens de le dire, nous nous opposons, par principe, au paiement par l'utilisateur des services fournis par la Garde côtière. À notre avis, il n'y pas vraiment de différence entre la Garde côtière et, par exemple, les stations de pompiers. Tout le monde bénéficie de leur protection de, lorsqu'elles existent. Ces stations et les services de police sont payés par les contribuables et la collectivité tout entière en profite. À notre avis, cela est tout aussi valable pour les services de la Garde côtière.

M. Guimond: Au début, vous avez parlé des expériences que vous aviez du processus actuel. À la fin du mot «expérience» vous avez ajouté un «s». Vous nous avez donné l'exemple des phares. En avez-vous un autre?

[Text]

[Translation]

• 1125

Ms Sciarretta: Another example in another context would be the creation of the national Marine Advisory Board by the coast guard, which is supposed to be a group of stakeholders advising the commissioner directly in helping, orienting, the restructuring. That was created without any involvement or input by us, the stakeholders, whose representation at the national level does not possibly allow for adequate regional input.

Mr. Guimond: Mr. Chairman, this is the comment we have about the creation of the NMAB. I hope Mr. Thomas will go in front of the committee in Ottawa, because when the minister was there two weeks ago, Mr. Thomas was not. I would appreciate it if you would invite him. I would have a couple of questions about this. This is the second group that has mentioned that.

Ms Sciarretta: We have written a letter to both the director general and Mr. Thomas in Ottawa. We have not heard back from them.

This issue was also raised at the regional CMAC meeting in the fall, in which people objected to the creation of this board without consultation, specifically without any consultation with that body that is supposed to be representing regional interests.

It was left that our concerns would be again forwarded to Mr. Thomas. No official response has been received.

Mr. Guimond: Thank you very much.

Will you change the name of your union to United Fishers and Allied Workers?

Ms Sciarretta: It is under consideration. It has a very long history, though. This is our 50th anniversary, so there is also a long-standing attachment to the name.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): I understand your concern about whether the government is really listening when they go out or not. There have been lots of precedents in the past that suggest that perhaps they're not.

There are three basic ways in which the government does things. One is by arbitrary legislation, where they don't even pretend to listen to anybody; they just go ahead and do something. The next step up from that is a task force, which is done by a single party—it doesn't matter which party—where they control absolutely everything that happens. The best possible way is how we have this; that is, a full committee of people representing all of the recognized parties of Parliament. It doesn't mean that it will be perfect; it's just the best process we have. Within that, we can provide dissenting reports, different opinions. We can ensure that there is some form of balance.

One of the things you brought up is the lightstations and the fact that you feel that the government isn't listening to the needs of the people.

Ms Sciarretta: It's a pretty unanimous feeling.

Mr. Gouk: I happen to be outside, just on this particular issue, to raise this specifically.

Mme Sciarretta: Dans un autre contexte, il y aurait l'exemple de la création du Conseil consultatif du transport maritime qui est censé être un groupe d'intéressés qui conseille directement le commissaire en l'aidant à orienter la restructuration. Ce conseil a été constitué sans aucune participation ou apport de notre part, nous les intéressés, dont la représentation à l'échelon national ne permet pas un apport régional suffisant.

M. Guimond: Monsieur le président, c'est la remarque que nous avons à faire au sujet de la création du CCNTM. J'espère que M. Thomas comparaitra devant le comité à Ottawa, car lorsque le ministre est venu il y a deux semaines, M. Thomas était absent. Je vous saurais gré de l'inviter. J'aurais deux ou trois questions à poser à ce sujet. C'est le deuxième groupe qui mentionne ce point.

Mme Sciarretta: Nous avons écrit une lettre au directeur général et à M. Thomas à Ottawa. Nous n'avons pas eu de réponse.

La même question a été soulevée à la réunion régionale du CCMC, l'automne dernier, au cours de laquelle certains ont protesté contre la création de ce conseil sans qu'il y ait eu de consultation, et en particulier, sans consultation avec un organisme qui est censé représenter les intérêts régionaux.

On avait alors décidé que nous ferions encore une fois part de nos préoccupations à M. Thomas. Aucune réponse officielle n'a été reçue.

M. Guimond: Merci beaucoup.

Envisageriez-vous de changer le nom de votre syndicat et d'en faire les «United Fishers and Allied Workers»?

Mme Sciarretta: Nous y songeons. Cependant, c'est le 50^e anniversaire de notre organisation et nous sommes donc très attachés à son nom.

M. Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke): Je comprends très bien que vous vous demandiez si le gouvernement écoute vraiment ce qu'on lui dit. Beaucoup de précédents donnent à penser qu'il ne le fait peut-être pas.

Le gouvernement utilise trois méthodes fondamentales. La première consiste à imposer arbitrairement une loi; dans ce cas, il ne fait même pas semblant d'écouter qui que ce soit; il va simplement de l'avant et agit. La seconde méthode est celle du groupe de travail constitué par un seul parti—peu importe lequel—où tout ce qui se passe est rigoureusement surveillé. La meilleure formule est celle que nous avons ici: un comité formé de représentants de tous le partis reconnus à la Chambre. Cela ne veut pas dire que le processus soit parfait, mais c'est le meilleur dont nous disposons. Dans ce contexte, nous pouvons présenter des rapports minoritaires, des opinions différentes. Nous pouvons assurer un certain équilibre.

Une des remarques que vous avez faites avait trait aux phares et au fait que, selon vous, le gouvernement ne tient pas compte des besoins des gens.

Mme Sciarretta: C'est une opinion assez unanime.

M. Gouk: Il se fait que je vois les choses autrement sur ce point particulier.

[Texte]

When the government chose to do what you consider to be not listening and cancelled meetings that were planned to be held, one party went ahead with those meetings. So the consultation continues in one way or another, by the use of different methods.

With regard to the coast guard or any user-pay system, I favour the concept. However, that doesn't mean that it has to be all or nothing. The coast guard does certain things that I think can be user-pay: dredging of channels, dredging of a river, those types of things; perhaps, but not necessarily, an ice-breaking service that is provided to a specific group. Things such as search and rescue are a mandate that the national government has to provide to people generally. So it doesn't necessarily have to be an all-or-nothing situation.

We're trying to find ways to be cost recoverable in a responsible manner. We value input from people like you. That's why we're here.

If we don't have some point of reference to start from, then we're never going to get anywhere at all. We're hoping that we're going to have some sense of solidarity, to some degree. Not everybody is going to agree all the time.

We operate on the process of consensus, but if you have 20 different people with 20 different answers, you can never reach consensus. You try as best you can. That's what this is all about.

Ms Sciarretta: As I said, seeing this as the starting point of a broader process is reassuring.

Mr. Gouk: That is certainly the intent, and there are many of us at all parts.

I've served on different committees. I'm a member of only this one, but I have attended at others. Not to give any undue credit to our chairman, this is one of the better-operating committees. I don't even necessarily want to be quoted on that, but the fact remains that I've seen others, and if anything positive is going to occur from committee work, it's going to occur on this committee.

• 1130

Ms Sciarretta: I wish you the best. I think it's to the advantage of all of us if that happens.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk, for your kind comments.

Mr. Gouk: But as I told you, you can't quote me.

The Chairman: No, but I may have neglected to mention these proceedings are recorded.

Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard (Miramichi): Thank you, Mr. Chairman.

You mentioned 7,000 members. In terms of that figure, how many would be—what shall we call them—boat owners?

Ms Sciarretta: About one-quarter.

Mr. Hubbard: About one-quarter.

[Traduction]

Lorsque le gouvernement a décidé, selon vous, de ne pas écouter et a annulé des réunions, un parti en a tenu quand même. La consultation se poursuit donc d'une manière ou d'une autre, mais par des méthodes différentes.

Je suis partisan d'un système de paiement par l'usager des services de la Garde côtière, mais cela ne signifie pas nécessairement que c'est tout ou rien. La Garde côtière effectue en effet certaines tâches dont les coûts devraient être assumés par les usagers: le dragage des chenaux, des rivières, etc.; peut-être aussi, mais pas nécessairement, les services de brise-glace fournis à un groupe déterminé. Quant à la recherche et au sauvetage, c'est un service qu'il incombe au gouvernement national de fournir à tous. Cela ne signifie donc pas nécessairement que c'est tout ou rien.

Nous essayons de trouver les moyens de recouvrer certains coûts d'une manière responsable. Nous apprécions ce que des personnes comme vous ont à dire. C'est pourquoi nous sommes ici.

Si nous n'avons pas de points de référence au départ, nous n'arriverons jamais à rien. Nous espérons pouvoir compter sur un certain esprit de solidarité. On ne peut pas s'attendre à ce que tout le monde soit toujours d'accord.

Nous fonctionnons selon le principe du consensus, mais il est impossible de l'atteindre lorsque 20 personnes vous donnent 20 réponses différentes. Vous faites alors de votre mieux. Voilà comment se passent les choses.

Mme Sciarretta: Comme je le disais, il est rassurant de pouvoir considérer cela comme le point de départ d'un processus élargi.

M. Gouk: C'est certainement notre intention et nous sommes nombreux à le penser.

J'ai servi dans divers comités. Je ne suis membre que de celui-ci, mais j'ai assisté aux travaux d'autres comités. Sans vouloir flatter notre président, ce comité est l'un de ceux qui fonctionnent le mieux. Je ne tiens même pas nécessairement à être cité sur ce point, mais il n'en demeure pas moins que j'en ai vu d'autres et si quelque chose de positif doit sortir des travaux d'un comité, c'est ici que cela se passera.

Mme Sciarretta: Tous mes vœux vous accompagnent. Je crois que nous avons tous à y gagner si cela se produit.

Le président: Merci, monsieur Gouk de vos bonnes observations.

M. Gouk: Mais, comme je vous l'ai dit, ne citez pas mes propos.

Le président: Non, mais j'ai peut-être omis de mentionner que ces délibérations sont enregistrées.

Monsieur Hubbard.

M. Hubbard (Miramichi): Merci, monsieur le président.

Vous avez parlé de 7 000 membres. En ce qui concerne ce chiffre, combien serait—comment pourrions-nous les appeler—des propriétaires de navires?

Mme Sciarretta: Environ le quart d'entre eux.

M. Hubbard: Environ le quart.

[Text]

Ms Sciarretta: Yes, one-quarter to one-third.

Mr. Hubbard: So you're talking about 2,500 boat owners.

Ms Sciarretta: It is actually the largest group. There are other organizations representing boat owners. The vessel owner association has something like a hundred members, and although I'm not sure, I think the Pacific Trollers Association has 900. So in terms of the industry, we represent the biggest number.

Mr. Hubbard: Of that group here on the west coast, what percentage of the people do you have? Do you have almost total membership among all the fisherpeople or...?

Ms Sciarretta: No, I can't tell you that. There is a large group that is unaffiliated with any organization.

Mr. Hubbard: With this, you're concentrating mainly on coast guard search and rescue, lightstations, etc. Has your membership given any consideration to the idea of ports, wharves or docks, and how they fit into the whole scheme of these hearings? Are they prepared to take over ownership of the wharves that they fish from? Are they prepared to pay certain fees to use them? What system is in vogue out here now?

Ms Sciarretta: I was told that in general—at least with the understanding, of course, that it's the larger ports, because our community is not affected a great deal by the other two except in terms of pilotage—the safety provided by piloting of foreign ships and larger ships in our waters is vitally essential for the safety of the fishers.

In terms of being more specific about what we would be willing to pay for, in principle we're against some user-pay systems, with the possible objection to something really specific. We would have to consider detailed proposals from you and provide you with feedback on them.

The way our union generally operates is that the officers on staff are directed by the members. We bring discussion positions to them as provided by the government, and it's on the basis of their reaction to them that we would then take a position. So we would need—

Mr. Hubbard: I'm having trouble with your definition of user-pay. All Canadians would probably appreciate having a no-user-pay system, but in Canada everybody pays for something. What would you pay for?

Ms Sciarretta: We're all paying our taxes, right? And that includes fishers. We're all paying for everything in a small proportion.

Mr. Hubbard: But the people in Manitoba certainly shouldn't have to pay for the wharves and the coast guard service here, should they? When you talk about user-pay, they have no use for them but they're contributing at the present time.

Could we find out exactly what you are paying for now in terms of services?

Ms Sciarretta: I can't answer that because I don't know. Do you mean in terms of port services?

[Translation]

Mme Sciarretta: C'est cela, entre un quart et un tiers.

M. Hubbard: Il y aurait donc environ 2 500 propriétaires de navires.

Mme Sciarretta: C'est en fait le groupe le plus important. Il y a d'autres organisations qui représentent les propriétaires de navires. L'Association des propriétaires de navires compte à peu près une centaine de membres et, bien que j'en n'en sois pas sûre, je crois que la Pacific Trollers Association en compte 900. Pour ce qui est de l'industrie, donc, c'est nous qui en représentons le plus grand nombre.

M. Hubbard: En ce qui concerne le groupe qui se trouve ici sur la côte ouest, quel pourcentage des gens sont avec vous? La presque totalité des pêcheurs sont-ils membres ou bien...?

Mme Sciarretta: Non, je ne puis vous le dire. Il y a un important groupe qui ne dépend d'aucune organisation.

M. Hubbard: Avec cela, vous vous concentrez principalement sur les opérations de recherche et de sauvetage de la Garde côtière, sur les phares, etc. Vos membres ont-ils pris en considération l'idée des ports, des quais et des docks et quelle pourrait être leur place dans l'ensemble de ces audiences? Sont-ils prêts à devenir propriétaires des quais à partir desquels ils vont pêcher? Sont-ils disposés à payer certains droits pour les utiliser? Quel est le système à la mode ici actuellement?

Mme Sciarretta: On m'a dit qu'en général,—du moins en partant de l'hypothèse qu'il s'agit des ports plus importants, puisque notre collectivité n'est pas touchée par les deux autres si ce n'est du point de vue du pilotage—, la sécurité que procure le pilotage des navires étrangers et des grands navires dans nos eaux est absolument essentielle à la sécurité des pêcheurs.

Quant à être plus précis sur ce que nous serions disposés à payer, je puis dire que nous sommes en principe contre certaines formules de paiement par l'utilisateur, à l'exception peut-être de cas tout à fait spéciaux. Il faudrait que nous examinions vos propositions détaillées avant de pouvoir vous dire ce qu'il en est.

En général, le personnel dirigeant de notre syndicat reçoit ses directives des membres. Nous leur soumettons des prises de position gouvernementales et c'est en tenant compte de leurs réactions que nous prendrons nous-mêmes position. Il nous faudra donc...

M. Hubbard: Je ne comprends pas votre définition du paiement par l'utilisateur. Tous les Canadiens aimeraient sans doute se passer d'un tel système, mais au Canada, chacun paie quelque chose. Quel service seriez-vous prête à payer?

Mme Sciarretta: Nous payons tous nos impôts, n'est-ce pas? Les pêcheurs également. Nous payons tous quelque chose en petite proportion.

M. Hubbard: Mais les gens au Manitoba ne devraient certainement pas avoir à payer pour les quais et les services de Garde côtière ici, n'est-il pas vrai? Sous un régime de paiement par l'utilisateur, ces gens-là n'ont aucun besoin de ces services et pourtant, ils paient leur part en ce moment.

Pourrions-nous établir avec précision ce que vous payez pour des services?

Mme Sciarretta: Je ne puis vous répondre parce que je ne le sais pas. Voulez-vous dire en services portuaires?

[Texte]

Mr. Hubbard: In terms of any services. Your ships or boats are licensed.

Ms Sciarretta: That's right. We pay for commercial licences and there are moorage fees for boats. But those are the only two that I'm aware of.

• 1135

The Chairman: Ms Sciarretta, thank you very much for coming before the committee. Maybe when you go back you could glean some information on just what it is the organization does pay for in coast guard services, ice-breaking services, and navigational services, and let the committee know some of that information via a letter to the committee clerk, if it's there.

Ms Sciarretta: All right.

The Chairman: Thank you very much.

Now we have Tom Dufresne, who is president of Local 500 of the Longshoremen's Union.

Tom, we welcome you to the committee and thank you for taking your time to appear. You don't have a written brief, I understand.

Mr. Tom Dufresne (President, Local 500, Longshoremen's Union): No, I don't. I found out only on Friday that we were supposed to be here today. So I do not have anything prepared.

The Chairman: You found out only on Friday?

Mr. Dufresne: Yes.

The Chairman: My, my. Well, if we could have a ten-minute report from you, or a submission, then we could ask some questions.

Mr. Dufresne: Sure. From reading some of the other submissions. . . I was hoping to see some of the ones from the earlier hearings that had taken place back east and so on, but I haven't had a chance to obtain them yet.

On some of the ideas we've heard about and read about in the newspaper on the privatization of the coast guard services, we're opposed to that type of plan, where the services of the coast guard would be privatized out and people would be operating out of their basements with a suitcase, being able to go around giving approvals on ships and what have you.

We believe the port should have more autonomy in its spending and its ability to respond to the needs of the marketplace, so if it sees an opportunity, it can react quickly to set up facilities to take advantage of it.

On reading some of the submissions on the CMAC, we are of the same opinion as the United Fishermen and Allied Workers in their presentation on the CMAC meetings, that currently the way they operate they're essentially non-functional. They get together once every three months or so and very little is accomplished out of the CMAC meetings, the regional ones or the national ones. Some type of structure has to be set up that's more responsive to the needs of the industry and the needs of health and safety.

[Traduction]

M. Hubbard: Je parle de tous les services. Vos navires ou bateaux ont obtenu des permis.

Mme Sciarretta: C'est exact. Nous payons pour les permis de pêche commerciale et il y a aussi les droits d'amarrage des bateaux. Mais ce sont les deux seuls que je connaisse.

Le président: Madame Sciarretta, je vous remercie d'être venue témoigner. À votre retour, vous pourriez peut-être recueillir certains renseignements sur ce que l'organisation paie pour obtenir les services de la garde côtière, les services de brise-glace et d'aide à la navigation et, le cas échéant, de mettre le comité au courant de certains de ces renseignements en écrivant au greffier du comité.

Mme Sciarretta: Très bien.

Le président: Merci beaucoup.

Nous entendrons maintenant Tom Dufresne, président de la Section 500 du Syndicat des débardeurs.

Bienvenue, Tom, au comité et merci d'avoir pris le temps de venir témoigner. Vous n'avez pas de mémoire écrite, me dites-vous.

M. Tom Dufresne (président, Section 500, Syndicat des débardeurs): Non, je n'en ai pas. Ce n'est que vendredi que j'ai appris que nous devions être ici aujourd'hui, de sorte que je n'ai eu le temps de rien préparer.

Le président: Vous ne l'avez su que vendredi?

M. Dufresne: Oui.

Le président: Incroyable! Quoi qu'il en soit, si vous pouviez nous faire un exposé d'une dizaine de minutes nous pourrions ensuite vous poser certaines questions.

M. Dufresne: D'accord. À la lecture de certains autres mémoires. . . J'espérais pouvoir consulter quelques-uns de ceux qui ont été présentés aux audiences antérieures qui ont eu lieu dans l'est ou ailleurs, mais je n'ai pu jusqu'ici les obtenir.

Pour ce qui est de l'idée de privatiser les services de la Garde côtière dont nous avons entendu parler et qui ont été rapportés dans les journaux, nous sommes opposés à un plan de ce genre qui aboutirait à ladite privatisation où des personnes travaillant à partir de leur sous-sol se rendraient ci et là, serviette en main, pour donner leur approbation à des navires ou que sais-je encore.

Le port, à notre avis, devrait jouir d'une plus grande autonomie pour ce qui est de ses dépenses et de sa capacité à répondre aux besoins du marché, de sorte que lorsqu'une occasion se présente, il puisse réagir rapidement et mettre en place des installations lui permettant d'en profiter.

En lisant certains des mémoires présentés sur le CCSM, nous partageons l'opinion de la United Fishermen and Allied Workers' Union, exposée dans son mémoire sur les réunions du CCSM, disant que leur façon actuelle d'agir est essentiellement non fonctionnelle. Cet organisme se réunit tous les trois mois environ mais sans grand résultat, qu'il s'agisse des réunions régionales ou nationales. Il faut mettre sur pied une structure qui soit plus attentive aux besoins de l'industrie et à ce qui touche la santé et la sécurité.

[Text]

The Chairman: Mr. Dufresne, maybe you could help me out. I'm just trying to understand how it is that the Longshoremen's Union isn't here with an overall comprehensive report to this committee when we've had other organizations come forward with. . . boy, they even had screens and—

Mr. Dufresne: The Canadian area of the ILWU was going to come forward with a presentation, but Gord Westrand, the president, got called away. I was on holidays. I was notified on Friday this was taking place. So we didn't manage to get together to bring forward a presentation.

The Chairman: Who was it who was called away?

Mr. Dufresne: Gordon Westrand.

The Chairman: And he's what?

Mr. Dufresne: President of the Canadian area, overall.

The Chairman: And there's no vice-president or spokesperson from that organization who could have come instead of you, someone who is in touch with all the objectives of this committee and what we hope to glean from the Longshoremen's Union on the—

Mr. Dufresne: I could probably respond to any of the questions you have. As I said, I don't have a presentation, but I could answer any questions the committee members have.

The Chairman: Maybe I'm stepping out of line, but I'm clearly disappointed in that whole aspect.

Jim Gouk, do you have questions? I have a few I'll get to after you've all had a shot.

• 1140 •

Mr. Gouk: I will probably leave you some time for it, because in all honesty, I don't know where to begin either. The idea is that this is a consultative process in which we want to hear the ideas people have. If the only idea you have is that CMAC isn't working, then I guess the first question is what is the alternative? It's not that something else should be formed, but what should be formed. That's what we are here to find out.

Everyone complains that the government isn't responding to the industry. Here we are. What do you want? Specifically, what do you want?

Mr. Dufresne: We want a more responsive type of entity than CMAC. Right now it encompasses so many different aspects of industry that it can't deal specifically with the needs of various sectors.

Mr. Gouk: You are reiterating that CMAC doesn't work. I understand and acknowledge that you said that. What is the alternative? What would you rather see in its place? Say something specific.

Mr. Dufresne: Something specific. I'd like to see a more regionally autonomous body set up. Right now the way meetings go is that you have a local meeting, then all of the stuff goes off from there to Ottawa and then back. The process is too long for changes or for a better process.

[Translation]

Le président: Monsieur Dufresne, vous pourriez peut-être m'aider. Je cherche simplement à comprendre comment il se fait que le Syndicat des débardeurs ne soit pas venu présenter à notre comité un rapport d'ensemble complet, alors que les autres organisations sont venues avec. . . oh!, elles avaient même des écrans et. . .

M. Dufresne: Le secteur canadien de l'ILWU devait venir présenter un mémoire, mais Gord Westrand, le président, a dû se rendre ailleurs. J'étais en vacances. On m'a averti vendredi que les audiences avaient lieu. Nous n'avons pas pu nous rencontrer pour arriver ici avec un mémoire.

Le président: Qui a dû se rendre ailleurs?

M. Dufresne: Gordon Westrand.

Le président: Et quelle est sa fonction?

M. Dufresne: Président de toute la région canadienne.

Le président: Et aucun vice-président ou porte-parole de l'organisme n'aurait pu venir à votre place, une personne au courant de tous les objectifs de ce comité et des renseignements que nous espérons obtenir du Syndicat des débardeurs concernant le. . .

M. Dufresne: Je pourrais probablement répondre à toutes vos questions. Je le répète, je n'ai pas de mémoire, mais je pourrai répondre à toutes les questions des membres du comité.

Le président: Je m'écarte un peu du sujet, mais je suis nettement déçu de tout cet aspect-là.

Jim Gouk, avez-vous des questions? J'en ai moi-même quelques-unes que je poserai après vous.

M. Gouk: Je vous laisserai probablement du temps parce que, en toute franchise, je ne sais pas non plus par où commencer. Le processus actuel en est un de consultation par lequel nous voulons savoir ce que les gens pensent. Si votre seule idée est que le CCSM ne fonctionne pas, je suppose que la première question est alors de vous demander quelle est la solution de remplacement. La question n'est pas de savoir si quelque chose d'autre doit être mis sur pied, mais bien ce qui devrait être mis sur pied. C'est ce que nous cherchons à savoir ici.

Chacun reproche au gouvernement de ne pas faire écho à l'industrie. Nous sommes ici. Que voulez-vous? Très précisément, que voulez-vous?

M. Dufresne: Nous voulons un type d'entité plus attentif que le CCSM. Cet organisme englobe un si grand nombre d'aspects différents de l'industrie qu'il ne peut s'occuper particulièrement des besoins des divers secteurs.

M. Gouk: Vous répétez que le CCSM ne fonctionne pas. Je le comprends et reconnais que vous l'avez dit. Quelle est la solution de remplacement? Qu'aimeriez-vous voir à sa place? Dites-nous quelque chose de précis.

M. Dufresne: Quelque chose de précis. J'aimerais que l'on mette sur pied un organisme régional plus autonome. À l'heure actuelle, après une réunion locale, tout ce qui s'est passé est envoyé à Ottawa, puis est retourné. Ce processus est trop long pour effectuer des changements ou pour améliorer le processus.

[Texte]

Mr. Hubbard: Just for the witness, the coast guard is a big factor in the safety of your particular group of workers. Maybe you could explain to the committee your concerns in terms of what the coast guard does and what might happen if the coast guard responsibilities were changed or moved to another group.

Mr. Dufresne: Currently the coast guard is in charge of health and safety on board ship, anywhere within the swing of the ship's boom and on the dock. For instance, on the dock gantry, there are ship loaders from the pivot point over the ship. It is responsible for enforcing part II of the Canada Labour Code, the MOSH regulations, and the safe work practices regulation for inspecting ship's gear.

Some of the proposals we heard coming out of various groups over the years say that there are people who want to see that aspect of it privatized. It would just be farmed out to small firms, if you will, to do the safety inspections.

Mr. Hubbard: You are saying to this committee that if the ship comes in with gear, booms and cables that aren't up to standard, some steward or person from your union would complain and the coast guard could be called in to inspect the rigging to see about safety.

Mr. Dufresne: That's what currently happens.

Mr. Hubbard: Are you concerned that some other group might take this over?

Mr. Dufresne: Yes, we are. I said earlier some of the things we've heard from various groups over the years since 1987, which is when Labour Canada took over the enforcement of part II of the code on the waterfront. There were intentions of farming out that aspect of the work, to privatize Bureau Veritas or Germanischer Lloyd, two independent people just operating off the cuff.

Mr. Hubbard: The witness then is saying that your position on this is...?

Mr. Dufresne: That it should remain with the coast guard.

Mr. Hubbard: That it should remain with the coast guard?

Mr. Dufresne: Yes, because it's for the benefit of everybody involved.

Mr. Hubbard: From your union's point of view, you are mainly talking about the safety of the workers as they work on the ships with the loading.

Mr. Dufresne: Yes, that is correct.

Mr. Hubbard: Are there any other factors that this committee might be involved with in terms of your organization?

Mr. Dufresne: There's the privatization or the autonomy of the port with port spending. I didn't have a chance to go over the port's brief. The port community as a whole has been seeking to have the port gain more autonomy in its spending and in its ability to respond to changes.

Mr. Hubbard: What is your position on that?

[Traduction]

M. Hubbard: Mes propos visent seulement le témoin. La Garde côtière joue un rôle important pour la sécurité de votre groupe de travailleurs. Pourriez-vous expliquer au comité vos préoccupations concernant le travail de la Garde côtière et ce qui pourrait arriver si ses responsabilités étaient modifiées ou confiées à un autre groupe?

M. Dufresne: À l'heure actuelle, la Garde côtière s'occupe de la santé et de la sécurité à bord des navires, sur toute la zone couverte par le rayon du mât de charge et sur les quais. Par exemple, sur le portique du quai, il y a des chargeurs au point de pivotage au-dessus du navire. La Garde côtière est chargée de faire observer la partie II du Code du travail du Canada, le règlement MOSH, ainsi que le règlement sur les mesures de sécurité au travail concernant l'inspection des agrès du navire.

Nous avons entendu plusieurs groupes affirmer depuis plusieurs années que certaines personnes veulent que ce volet-là soit privatisé et confié à des petites entreprises, si vous préférez, qui seraient chargées des inspections de sécurité.

M. Hubbard: Vous dites au comité que si un navire a des agrès, des mâts de charge et des câbles qui ne respectent pas les normes, un délégué syndical ou quelqu'un de votre syndicat pourrait porter plainte et la Garde côtière être appelée à venir inspecter le gréement pour en vérifier la sécurité.

M. Dufresne: C'est ce qui se passe actuellement.

M. Hubbard: Et vous êtes inquiets à l'idée qu'un autre groupe pourrait s'en occuper?

M. Dufresne: Oui, nous le sommes. J'ai rappelé certaines des choses que divers groupes ont affirmées au cours des années depuis 1987, au cours de laquelle Travail Canada a été chargé de l'application de la partie II du Code sur les installations portuaires. On avait l'intention de sous-traiter cet aspect-là du travail, de privatiser le Bureau Veritas ou Germanischer Lloyd, deux personnes indépendantes travaillant simplement au pied levé.

M. Hubbard: Le témoin dit donc que votre proposition sur cette question est...?

M. Dufresne: Que la Garde côtière devrait continuer de s'en occuper.

M. Hubbard: Que la Garde côtière devrait continuer de s'en occuper?

M. Dufresne: Oui, parce que ce serait à l'avantage de toutes les personnes concernées.

M. Hubbard: Du point de vue de votre syndicat, vous parlez principalement de la sécurité des travailleurs lorsqu'ils s'occupent de charger les navires.

M. Dufresne: Oui, c'est exact.

M. Hubbard: Y a-t-il d'autres facteurs dont ce comité pourrait s'occuper en ce qui concerne votre organisation?

M. Dufresne: Il y a la privatisation ou l'autonomie du port au niveau des dépenses. Je n'ai pas pu prendre connaissance du mémoire du port. L'ensemble du milieu portuaire cherche à obtenir une plus grande autonomie pour le port pour ce qui est de sa capacité de dépenser et de réagir aux changements.

M. Hubbard: Quelle est votre proposition à ce sujet?

[Text]

[Translation]

• 1145

Mr. Dufresne: We support the port's position on that. We think it's a good thing for the future of the port. Currently with some of the delays entailed in trying to get projects going, an opportunity could be missed that would cause cargoes to be lost to the southern ports.

Mr. Hubbard: What generally has been your relationship as a union with the various groups using the ports here in Vancouver and on the Fraser River?

Mr. Dufresne: It has been a fairly good relationship between me and the employers' council and the port corporation and the various bodies, the various employers in the port.

The Chairman: Mr. Jordan, did you have any questions?

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): How do you see the government's involvement, then, in the operation of the port and in dialoguing with your union? Do you want the government to get back, stand back, stay back and let the union run it? Or do you think there should be some dialogue? I'm just a little confused. It would seem to me you're saying that when it's opportune you want the government there, but if there's any problem you will attribute it to the government, of course, and at other times you should just be left alone.

Mr. Dufresne: No. On the port expansion and more autonomy for the port, it's not a fact of the union running things. There are a great many different entities involved in the port that run their businesses. As long as people are working within the framework of the regulations, there shouldn't be any additional need for the government to become involved to over-regulate or stifle the development of the port.

Mr. Jordan: You mentioned earlier about the marketplace or the world market. That's why we're here, because we think there's a criticism today that if we don't do something in Canada, Canada won't be a very good place in which to do business and it won't promote new initiatives. Whatever is getting in the way there, government has some responsibility of asking why that is there and what it is in Canada that makes doing business expensive. You know what's going to happen. If an international player looks at Canada and decides they can't make any money here, it's too expensive for whatever reason, they'll go elsewhere. Then we will all suffer, including your union.

That's why I think we have to be a little careful saying that governments shouldn't be involved here. I think government has an overall view and has to take that position instead of just providing essential services. They have to have a much more complex view of world trade, for example, and come in there and decide what will put government and doing business in Canada at a disadvantaged position if we don't do something.

I think that's what has brought us here and is taking us all across Canada, this concern that things have changed a great deal. No longer can we let some small group get in the way of a more national focus. It's what we need today. Maybe you could get along that way 25, 30 or 40 years ago, but you can't today.

M. Dufresne: Nous appuyons la position du port à ce sujet. Ce serait à notre avis une bonne chose pour l'avenir du port. En ce moment, vu les délais avec lesquels il faut compter pour faire démarrer les projets, on pourrait manquer une occasion et certaines cargaisons pourraient être récupérées par des ports au sud.

M. Hubbard: Quelles ont en général été les relations de votre syndicat avec les divers groupes utilisant les ports ici à Vancouver et sur la rivière Fraser?

M. Dufresne: Les relations ont été assez bonnes entre moi-même et le Conseil des employeurs ainsi que la Société du port et les divers organismes, les divers employeurs dans le port.

Le président: Monsieur Jordan, aviez-vous des questions?

M. Jordan (Leeds—Grenville): Quel rôle d'après vous le gouvernement devrait-il donc jouer dans le fonctionnement du port et le dialogue avec votre syndicat? Voulez-vous que le gouvernement recule, se tienne à l'écart, demeure à l'écart et laisse le syndicat s'en occuper? Ou devrait-il y avoir un certain dialogue? Je suis un peu confus. Il me semble vous entendre dire que lorsque cela est opportun vous voulez que le gouvernement soit là, mais que s'il y a un problème, vous en rendrez évidemment responsable le gouvernement et qu'à d'autres moments on devrait tout simplement vous laisser tout seul.

M. Dufresne: Non. Pour ce qui est de l'expansion du port et de l'autonomie accrue de celui-ci, la question n'est pas de savoir si le syndicat va diriger les affaires. Il y a, dans le port, un très grand nombre d'entités différentes qui dirigent leurs affaires. Tant que les gens respectent le cadre du règlement, il ne devrait y avoir aucun besoin pour le gouvernement d'intervenir et de sur-réglementer ou d'étouffer le développement du port.

M. Jordan: Vous avez fait allusion plus tôt au marché ou au marché mondial. Voilà pourquoi nous sommes ici, parce que nous pensons aux critiques qui sont formulées aujourd'hui, à savoir que si nous ne faisons pas quelque chose au Canada, notre pays ne sera pas un endroit où il est intéressant de faire des affaires et ne suscitera pas de nouvelles initiatives. Tout ce qui constitue un obstacle en ce domaine, le gouvernement doit s'en inquiéter et se demander pourquoi faire des affaires au Canada coûte cher. Vous savez ce qui va se passer. Si un acteur international examine le Canada et décide qu'il ne peut y faire de l'argent, que cela est trop cher pour une raison ou pour une autre, il ira ailleurs. Nous en souffrirons tous, y compris votre syndicat.

C'est pourquoi nous devons faire un peu attention lorsque nous disons que le gouvernement n'a aucun rôle à y jouer. Le gouvernement a une vue d'ensemble et doit prendre cette position au lieu de simplement fournir des services essentiels. Il doit avoir un point de vue beaucoup plus complexe sur le commerce mondial, par exemple, et trouver ce qui mettrait le gouvernement en position défavorable et ce qui dissuaderait les gens de faire des affaires au Canada si nous ne faisons pas quelque chose.

C'est cela, me semble-t-il, qui nous a fait venir ici et qui nous mène d'un bout à l'autre du Canada, je veux parler de l'inquiétude liée aux profonds changements qui se sont produits. Nous ne pouvons plus permettre à un petit groupe de contrecarrer les orientations de portée plus nationale. C'est ce qu'il nous faut aujourd'hui. Vous pouviez peut-être vous en tirer de cette façon il y a 25, 30 ou 40 ans, mais ne pouvez plus le faire aujourd'hui.

[Texte]

Mr. Dufresne: If you look at the trends in the last 10 or 15 years in the ports of British Columbia, with the exception currently of Prince Rupert perhaps, but with the Port of Vancouver the overall tonnages, the amount of containers going through the port, the number of lines calling at the port increased in 1994 by I think 17% overall in various tonnages.

I think that speaks well for the Port of Vancouver, that the workforce has been responsive to the needs of the industry. The port has been able to move with the development of new facilities. They had a view that the increase in the amount of pulp that would be going out, the number of containers that would be leaving the west coast. . I think it speaks for itself that the port has a good reputation aside from some old wives' tales or hoary old tales of labour disruptions in the port.

Mr. Jordan: Yes, and that's good; we're all pleased with that. The thing is we have to keep ahead of it, not wait until we get behind it.

• 1150

What we've done so far has been very positive. Great. Let's now make sure that we keep it that way, and if we can see any ways in which you can operate more efficiently, including the coast guard, then no one's suggesting that it should be run out of somebody's basement, but if there's duplication between that and some other body, shouldn't we be looking at eliminating the duplication in the interests of working even more efficiently than we are now? We have to take every opportunity.

Mr. Dufresne: I don't disagree with you on that. But when you talk about duplication, you also have to look at expertise. If you have some people in the coast guard who have the expertise to deal with certain issues, you might have somebody else who can come along and supply the same type of service but who doesn't necessarily have the expertise that's required in this type of industry.

Mr. Jordan: It would of course be the government's job to determine who has the expertise and who can do it most efficiently, but not dropping the standards. That has to be understood right from the start.

The Chairman: Is it true that if there is a labour dispute, say in Nanaimo, then the longshoremen's strike there virtually closes down the whole west coast?

Mr. Dufresne: That has happened in the past. In 1994 there was a strike in the Port of Chemainus and the employer subsequently was going to shut down the whole west coast. So the union shut down the whole west coast, but our position was that the employer didn't have any outstanding issues in negotiation. If they so chose, then they should have been able to continue to work.

The Chairman: Yesterday we heard from the B.C. Marine Employers Association that it's considering forming districts so if there's a strike, say in Port Alberni, it won't cause a shutdown in the Port of Vancouver. What is your response to that suggestion?

Mr. Dufresne: That's the first I've heard of it out of the BCMEA, but that concept has been discussed before. I think the fellow's name was Fred Peacock, who was with the local port.

[Traduction]

M. Dufresne: En examinant les tendances des 10 ou 15 dernières années dans les ports de la Colombie-Britannique, à l'exception en ce moment peut-être de Prince Rupert, mais en prenant le Port de Vancouver, les tonnages, le nombre de conteneurs passant par le port, le nombre de compagnies maritimes faisant escale au port ont augmenté en 1994 de 17 p. 100, en tout, je pense.

Je crois que cela en dit long sur le Port de Vancouver et que les effectifs ont su satisfaire les besoins de l'industrie. Le port a pu s'adapter à la mise au point de nouvelles installations. Les autorités portuaires ont pensé que l'augmentation de la quantité de pâte à papier qui serait expédiée, le nombre de conteneurs qui quitteraient la côte ouest. . Il est évident, à mon avis, que le port a une bonne réputation, mis à part certains contes de bonnes femmes et de vieilles histoires éculées au sujet des interruptions de travail dans le port.

M. Jordan: Oui et cela est bon; cela nous réjouit tous. L'essentiel est de toujours aller de l'avant et de ne pas attendre de nous retrouver à l'arrière.

Ce que nous avons fait jusqu'ici a été très positif. Formidable. Faisons en sorte que cela continue et si nous voyons des façons qui vous permettraient de fonctionner plus efficacement, incluant la garde côtière, alors personne ne suggérerait que cela se fasse à partir du sous-sol d'un consultant, mais s'il y a chevauchement entre ce service et un autre organisme, ne devrions-nous pas chercher à l'éliminer en vue justement de travailler encore plus efficacement que nous ne le faisons maintenant? Nous devons profiter de toutes les occasions.

M. Dufresne: Je ne suis pas en désaccord avec vous sur ce point. Mais lorsque vous parlez de chevauchement, vous devez aussi examiner les compétences. S'il y a dans la garde côtière des personnes qui ont la compétence de s'occuper de certaines questions, il n'est pas dit qu'une autre personne qui se présenterait pour offrir le même genre de service aurait nécessairement les compétences requises dans ce genre d'industrie.

M. Jordan: Il reviendrait évidemment au gouvernement de déterminer qui a les compétences voulues et qui peut faire le travail de la façon la plus efficace, sans sacrifier les normes. Que cela soit bien compris d'emblée.

Le président: Est-il vrai qu'en cas de conflit syndical, mettons à Nanaimo, une grève de débardeurs ferme pratiquement toute la côte ouest?

M. Dufresne: C'est ce qui est arrivé dans le passé. En 1994 il y a eu une grève dans le port de Chemainus, à la suite de quoi l'employeur était sur le point de fermer toute la côte ouest. Alors le syndicat a fermé la côte mais, selon nous, l'employeur n'avait plus de questions en suspens à négocier. S'ils l'avaient voulu, ils auraient dû pouvoir continuer à travailler.

Le président: Hier, la B.C. Marine Employers Association est venue nous dire qu'elle songeait à former des districts pour qu'en cas de grève, mettons à Port Alberni, celle-ci n'entraîne pas la fermeture du Port de Vancouver. Que pensez-vous de cette suggestion?

M. Dufresne: C'est la première fois que j'entends dire que la BCMEA y songe, mais cette idée a déjà été discutée. Je crois que c'était l'idée d'un dénommé Fred Peacock, qui était avec le port local.

[Text]

The Chairman: So it has been talked about before. What do you think about that idea?

Mr. Dufresne: It might be a way to deal with things in the future. Now, with government intervention all the time in any contract negotiations on the waterfront, you have. . .

There have been many reports on it. Kelly, when he retired, wrote a report, and Justice Seaton, when they were involved. Justice Nemetz was involved in the early 1970s. The opinion was expressed that the parties could never agree to anything because the government would step in and legislate a settlement.

That has acted to withdraw any strength the union would have in collective bargaining. At the same time, with the collective bargaining process breaking down and the government coming in, in this last instance, with the final offer selection, over issues that don't affect every player in the port, you have to do something.

The Chairman: With a little bit of overtime, a little bit of this and that, what is the average income of a longshoreman in the Port of Vancouver?

Mr. Dufresne: Maybe \$50,000.

The Chairman: Is that low, high, or just average?

Mr. Dufresne: That's probably on the high end. If you took the probably 700 casuals into account with that also, then the average would probably drop to about \$35,000. Many people on the lower boards or at the entry level into the industry might get only one or two days of work a week.

The Chairman: I don't mean to sound as if I'm trying to shoot the messenger here, but I wonder if you could do this committee a favour, which is to take a message back to the district leadership that, frankly, I think a clear disrespect has been given to the committee of the House of Commons by the leadership. I hope that Mr. Westrand will be able to send this committee, through its clerk, a document or a written brief responding to the objectives this committee had hoped to glean from the different organizations, including the longshoremen.

Mr. Dufresne: Believe me, there was no disrespect to the committee intended. As I said at the outset, we were only notified late last week, I believe it was, that—

The Chairman: You were.

Mr. Dufresne: Yes.

The Chairman: But the organization and the district leadership were informed a good period of time before that, and that's what my concern is. That's why I'm not shooting the messenger here, because you were only notified last Friday. However, the district leadership knew, and that's where I have a problem.

Mr. Dufresne: Perhaps we'll have something to submit to any further hearings.

[Translation]

Le président: Bon, on en a déjà parlé. Qu'en pensez-vous?

M. Dufresne: Ce pourrait être une façon de régler les choses à l'avenir. En fait, le gouvernement intervenant tout le temps dans les négociations contractuelles concernant les opérations portuaires, vous avez. . .

De nombreux rapports ont été étudiés à ce sujet. Kelly, une fois à la retraite, en a écrit un, ainsi que le juge Seaton, lorsqu'ils s'en occupaient. Le juge Nemetz s'est penché sur la question au début des années soixante-dix. On a dit que les parties n'arriveraient jamais à s'entendre sur rien parce que le gouvernement interviendrait et imposerait un règlement par la loi.

Cela a eu pour effet d'enlever au syndicat toute la force qu'il aurait eu au cours de négociations collectives. Parallèlement, avec l'effondrement du processus de négociations collectives et l'intervention gouvernementale, dans le dernier cas en cause, avec le choix de l'offre finale sur des questions qui ne touchent pas chacun des acteurs dans le port, il faut faire quelque chose.

Le président: Avec quelques heures supplémentaires, un peu de ceci et de cela, quel est le revenu moyen d'un débardeur dans le Port de Vancouver?

M. Dufresne: Peut-être 50 000\$.

Le président: Ce montant est-il faible, élevé ou seulement dans la moyenne?

M. Dufresne: Il est probablement à l'extrémité supérieure. Si vous teniez compte des quelque 700 travailleurs occasionnels, alors la moyenne tomberait probablement à environ 35 000\$. De nombreuses personnes occupant des postes au bas de l'échelle dans l'industrie n'obtiennent qu'une ou deux journées de travail par semaine.

Le président: Je ne veux pas donner l'impression d'abattre le messenger ici, mais je me demande si vous pourriez faire une faveur au comité, à savoir de dire aux dirigeants de district qu'ils ont clairement, en toute franchise, manqué de respect à l'égard du Comité de la Chambre des communes. J'espère que M. Westrand pourra faire parvenir à ce comité, par l'entremise de son greffier, un document ou un mémoire écrit qui donne à ce comité ce qu'il avait espéré obtenir des différentes organisations, notamment de celle des débardeurs.

• 1155

M. Dufresne: Croyez-moi, nous n'avons jamais voulu nous montrer irrespectueux envers le comité. Comme je l'ai dit au début, nous n'avons été avertis que tard la semaine dernière. Il me semble que c'était. . .

Le président: Ah bon.

M. Dufresne: Oui.

Le président: Mais l'organisation et les responsables pour le district avaient été avertis bien avant cela, et c'est ce qui m'inquiète. Je ne vais pas tirer sur le pianiste, car je sais que vous ne l'avez su que vendredi dernier. Or, les responsables du district étaient au courant, et c'est là le problème.

M. Dufresne: Peut-être que nous pourrions vous soumettre quelque chose lors d'une autre réunion.

[Texte]

The Chairman: We'd appreciate that. Thanks very much for coming.

Mr. Guimond: May I ask a question?

The Chairman: Sure.

M. Guimond: Est-ce que vous parlez français, monsieur Dufresne?

M. Dufresne: Un peu.

M. Guimond: Une loi spéciale a été. . .

Mr. Dufresne: To answer questions on this, I'd prefer to speak in English.

Mr. Guimond: Okay.

After the federal government passed the law after the strike, is it true that it was a two-year contract involving a 5% increase each year?

Mr. Dufresne: No, it wasn't.

Mr. Guimond: What kind of an increase was it?

Mr. Dufresne: It was a three-year contract with approximately a 3% per year increase. With benefits, it might have worked out to about 4% per year.

Mr. Guimond: In the east we heard a lot of comments about why the ports are unproductive. Here we heard a little bit of concern.

Mr. Dufresne: When you look at the overall productivity in the Port of Vancouver and the number of person-hours worked over the course of the last six to eight years, you'll see that the number of person-hours worked to the amount of tonnage moved has decreased dramatically. The productivity has improved, not phenomenally, but it has increased better than, I'd say, anywhere else in the country.

The Chairman: Mr. Dufresne, thank you very much for coming out to see us this morning. We appreciate it.

We'd like to welcome the City of Vancouver and its mayor, Philip Owen, to the table, please.

Your Worship, good morning.

Mr. Philip Owen (Mayor of Vancouver): Good morning.

The Chairman: You have a lovely city, especially down at this end. We like to see all that activity going on, the intermodal transportation, etc. We're really delight to see the scenery and smell the air here in Vancouver.

Mr. Owen: It's very active and very busy, including construction on the port, and it all works very well at the moment.

The Chairman: Mr. Owen, welcome to the committee. Do you have a written presentation you'd like to give us first?

Mr. Owen: Yes, thank you very much. I appreciate the opportunity to address you with regard to the management of the Port of Vancouver.

Before I do so, I need to thank Anna Terrana, the member of Parliament for Vancouver East, who made me aware of your hearings here. Unfortunately, Mrs. Terrana's advice to us did not give us time to have our staff prepare a submission to you

[Traduction]

Le président: Nous vous en serions reconnaissants. Merci beaucoup d'être venu.

M. Guimond: Puis-je poser une question?

Le président: Bien sûr.

Mr. Guimond: Do you speak French, Mr. Dufresne?

Mr. Dufresne: A little.

Mr. Guimond: A special act was. . .

M. Dufresne: Je préférerais vous répondre en anglais.

M. Guimond: Très bien.

Après l'adoption de cette loi par le gouvernement fédéral après la grève, est-il vrai qu'il y a eu un contrat de deux ans prévoyant une augmentation de 5 p. 100 chaque année?

M. Dufresne: Non.

M. Guimond: De quel ordre était l'augmentation?

M. Dufresne: Il s'agissait d'un contrat de trois ans prévoyant une augmentation annuelle d'environ 3 p. 100. Si l'on ajoute les avantages sociaux, cela pourrait approcher des 4 p. 100 par an.

M. Guimond: Dans l'est du pays, l'on a entendu beaucoup de choses au sujet des raisons pour lesquelles les ports ne sont pas productifs. Ici, on nous a fait part de certaines inquiétudes.

M. Dufresne: Si vous prenez la productivité globale du port de Vancouver et le nombre d'heures-personnes travaillées au cours des six à huit dernières années, vous verrez que le nombre d'heures-personnes travaillées par rapport au tonnage traité a beaucoup baissé. La productivité s'est améliorée, non pas de façon phénoménale mais sans doute davantage que n'importe où ailleurs au pays.

Le président: Monsieur Dufresne, merci beaucoup d'être venu nous rencontrer ce matin. Nous vous en sommes reconnaissants.

Nous allons maintenant accueillir la Ville de Vancouver et j'inviterais son maire, M. Philip Owen, à venir prendre place à la table.

Bonjour, monsieur le maire.

M. Philip Owen (maire de Vancouver): Bonjour.

Le président: Vous avez une très jolie ville, et je songe tout particulièrement au quartier où nous nous trouvons. Il est bon de voir toute cette activité, le transport intermodal, etc. Le cadre et l'air de Vancouver nous font beaucoup de bien.

M. Owen: Il y a beaucoup d'activités, y compris la construction dans le port, et tout roule très bien pour le moment.

Le président: Monsieur Owen, bienvenue au comité. Auriez-vous un mémoire écrit à nous soumettre?

M. Owen: Oui, merci. J'apprécie l'occasion qui m'est ici donnée de vous entretenir de la gestion du port de Vancouver.

Avant de le faire, je tiens à remercier Anna Terrana, député de Vancouver-Est, qui m'a mis au courant des audiences prévues par le comité ici. Malheureusement, la nouvelle nous est parvenue trop tard pour que notre personnel puisse préparer

[Text]

and to have it reviewed by council. I am therefore appearing on my own behalf as mayor and not at this point as the spokesperson for council. However, we will ensure that a full report is prepared and that council has time to review it carefully. We'll forward council's conclusions to you as soon as possible.

Yesterday you heard a presentation from the chair of the Vancouver Port Corporation. He provided a number of statistics that confirm the importance of the port to the city, the province, and the country. We agree the port is very significant, and frankly, we agree the port is doing a good job. We enjoy excellent working relationships with the port at the staff level and between the board and council. Much of this good relationship is a credit to the professionalism and dedication of the port's board and staff.

• 1200

I travelled with the "Team Canada" mission, led by Prime Minister Chrétien, to China and Hong Kong in November. Port officials effectively promoted Vancouver and Canada. The port extended its connections in Asia through the twinning of the Port of Shanghai with the Port of Vancouver. The port's continuing efforts to create these connections is fundamental to Vancouver's role as the gateway to the Pacific Rim.

At home, the port maintains close connections with the airport, tourism interests, the municipalities and its customers. This sensitivity to a broad range of interests is part of the reason for the port's success.

Competition from other ports, however, is keen. The port must be able to make decisions and move expeditiously ahead with implementation. Transportation decisions that may affect how goods are shipped are important to the port's welfare. Decisions made in other regions of the nation need to recognize that the Port of Vancouver is Canada's gateway on the west coast.

I understand that the port already enjoys considerable freedom in setting operating policies and tariffs. However, from our own experience I am aware that corporate plans, major capital budgets and many property matters must go through a time-consuming and tortuous approval process after local approval by the VPC board. I understand such items may require an additional four approval stages in Ottawa. As a partner to the port, we find this frustrating because we are usually doing property deals that are time critical. In the competitive port marketplace, these delays are unacceptable. I believe most of these delays can be eliminated by simplifying the approval process.

[Translation]

un mémoire à votre intention et le faire approuver par le conseil municipal. Je comparais donc devant vous aujourd'hui en ma qualité de maire mais non pas en tant que porte-parole du conseil. Un rapport exhaustif sera néanmoins préparé et nous veillerons à ce que le conseil ait le temps d'en faire un examen attentif. Nous vous transmettrons alors le plus rapidement possible les conclusions du conseil municipal.

Hier, vous avez entendu le président de la Société du Port de Vancouver. Il vous a fourni un certain nombre de statistiques confirmant l'importance du port pour la ville, la province et le pays tout entier. Nous sommes nous aussi convaincus de l'importance du port et, bien franchement, nous croyons que le port fait du bon travail. Nous entretenons d'excellents rapports avec le personnel du port, et la situation est toute aussi bonne entre le conseil d'administration et le conseil municipal. Cette bonne entente en dit long sur le professionnalisme et sur le dévouement du conseil d'administration et du personnel du port.

J'ai participé à la mission «Équipe Canada», menée par le premier ministre Chrétien, qui s'est rendu en Chine et à Hong-Kong en novembre. Des représentants du port ont en effet fait la promotion de Vancouver et du Canada. Le port a élargi son réseau en Asie grâce au jumelage du Port de Shanghai et du Port de Vancouver. Les efforts permanents déployés par les responsables du port pour établir ces liens sont essentiels pour le rôle de Vancouver en tant que porte d'accès aux pays du Pacifique.

Ici, le port entretient d'étroites relations avec l'aéroport, le secteur du tourisme, les municipalités et ses clients. Cette sensibilité à une vaste gamme d'intérêts explique en partie la réussite du port.

Il n'en demeure pas moins que la concurrence livrée par d'autres ports est très vive. Le port doit pouvoir prendre et mettre rapidement en oeuvre des décisions. Les décisions prises en matière de transport, touchant la façon dont les marchandises sont expédiées, revêtent une importance particulière pour le port. Les décisions prises dans d'autres régions du pays doivent reconnaître que le Port de Vancouver est la porte d'entrée au Canada de la côte ouest.

D'après ce que je sais, le port jouit déjà d'une bonne marge de liberté dans l'établissement de ses politiques et tarifs. Nous avons cependant nous-mêmes pu constater que les plans d'entreprise, les principaux budgets d'immobilisation et nombre de questions de propriété doivent, après leur approbation par le conseil d'administration de la Société du Port de Vancouver, passer par un autre processus d'approbation, fort long et tortueux. D'après les renseignements dont je dispose, il peut y avoir quatre étapes d'approbation supplémentaires à Ottawa. En tant que partenaires du port, nous trouvons cela frustrant car il s'agit souvent de transactions pour lesquelles le facteur temps est critique. Étant donné la concurrence entre ports, de tels retards sont inacceptables. Je pense d'ailleurs qu'une simplification du processus d'approbation en supprimerait la plupart.

[Texte]

Obviously the port's role as a federal agency plays some part in this complex decision-making process. I've been told the port has reviewed alternate structures and has concluded that federal status is important to its success internationally. I understand and concur; however, effective decision-making should still be possible within the federal system.

Specifically, I agree that the port should report directly to the Minister of Transport. Once the minister has approved the port's capital and operating plans, the port should have the authority to implement its plans without further approvals.

As a federal agency, the port is required to make special payments to the federal government. I understand these payments, above and beyond the 30% of net income paid to the government as a form of return on investment, totalled some \$89 million over the last several years. The port cannot function effectively in a competitive marketplace if it cannot develop reserves for future major projects. I trust that you will, in future, make a recommendation precluding such special assessments.

Although I can understand the competitive advantage the port receives as a federal agency, I want to address the port's ability to override local regulation by municipalities. Obviously the port is fulfilling a national role. There may be occasions when a port will need the ability to proceed with a project in spite of local government opposition. This right, however, should not be unfettered. I would suggest the securing of an Order in Council ratifying the decision prior to the port board proceeding with a project opposed by local government.

We have developed a very good working relationship with the port on issues related to port development. Generally, the city and port have been able to agree on development issues. I think we have developed a unique process to resolve disagreements in respect of major development on our central waterfront. We have agreed to refer disputed development issues to a third-party panel that will advise on the dispute. We have agreed that neither of us will take action conflicting with that advice. In effect, it is binding arbitration.

I understand there are constitutional issues associated with our arrangement. The Queen's prerogatives cannot be limited by agreements with such "lesser agencies of local governments", or words to that effect. In your deliberations, perhaps you could find a method that would allow crown agencies such as the port to enter into agreements with local governments that would bind the port on developmental issues, yet also be constitutionally acceptable.

[Traduction]

Bien sûr, le rôle du port en tant qu'organisme fédéral est important dans ce processus décisionnel complexe. On m'a dit que le port a examiné des structures de rechange et en a conclu que le maintien de son statut fédéral est important pour sa réussite internationale. Je le comprends, et je suis d'accord. Il n'en demeure pas moins qu'un processus décisionnel efficace devrait être chose possible au sein du système fédéral.

Je conviens que le port devrait rendre compte directement au ministre des Transports. Une fois que le ministre a approuvé les plans d'exploitation et d'immobilisation du port, celui-ci devrait pouvoir mettre ses plans en oeuvre sans qu'il lui soit nécessaire de demander encore d'autres autorisations.

En tant qu'organisme fédéral, le port est tenu de verser des paiements spéciaux au gouvernement fédéral. D'après les renseignements dont je dispose, ces paiements, en plus du revenu net de 30 p. 100 versé au gouvernement à titre de rendement sur son investissement, se sont élevés à quelque 89 millions de dollars au cours des dernières années. Le port ne peut pas fonctionner de façon efficace dans un marché concurrentiel s'il ne parvient pas à constituer des réserves en vue d'importants projets futurs. J'ose espérer que vous recommanderez entre autres la suppression de ces cotisations spéciales.

Même si je peux comprendre l'avantage concurrentiel dont jouit le port en sa qualité d'organisme fédéral, j'aimerais parler de la capacité du port de passer outre aux règlements municipaux. Le port joue bien sûr un rôle national. Il peut y avoir des occasions où un port doit pouvoir faire avancer un projet en dépit de l'opposition du gouvernement local. Ce droit ne devrait cependant pas être absolu. Je recommanderais en effet qu'en cas d'opposition des pouvoirs locaux à un projet, le port soit obligé d'obtenir un décret ratifiant la décision avant de pouvoir l'entreprendre.

Nous avons établi de très bonnes relations de travail avec le port pour tout ce qui concerne le développement portuaire. La ville et le port ont en général réussi à s'entendre sur les questions de développement. Je pense que nous avons élaboré un processus tout à fait unique pour la résolution des différends relativement aux importants projets de développement du front d'eau. Lorsqu'il y a désaccord, nous nous en remettons à un tiers-comité. Nous nous sommes tous deux engagés à ne pas prendre, en pareil cas, de mesures qui iraient à l'encontre des conseils donnés par ce comité. En fait, il s'agirait plutôt d'arbitrage exécutoire.

Je comprends que notre arrangement soulève un certain nombre de questions constitutionnelles. Les prérogatives de la Reine ne peuvent pas être limitées par des ententes avec de tels «organismes inférieurs de gouvernements locaux» ou quelque chose du genre. Vous pourriez peut-être, dans le cadre de vos délibérations, trouver une méthode qui permettrait aux sociétés d'État comme le port de négocier avec des gouvernements locaux des ententes portant sur des projets de développement qui seraient exécutoires pour le port mais qui seraient en même temps acceptables sur le plan constitutionnel.

[Text]

[Translation]

• 1205

At the risk of being presumptuous, I would like to comment on the make-up of the board.

The port in its brief has argued that as a federal agency, the port should continue to have a majority of its board members appointed by the federal government. I am a firm believer that local board appointees can not only understand the national interests but also bring to the board table a better sense of issues of concern to local agencies. I hope you will recommend a broader system of appointments to the port board, making at the very least provision for appointments to represent municipal government.

In summary, I believe the port should remain a federal agency. The port should report to the Minister of Transport and should be free of further approvals to implement its projects once its capital and operating plans have been approved by the minister.

The port should not be subject to special assessments.

The port should not be able to override local government regulation before obtaining an Order in Council.

The port should be enabled to enter into binding land-use agreements with municipalities.

Representatives of local government should be included on the board.

As mayor of Vancouver, I appreciate the opportunity to address you. I wish you well in your deliberations.

The Chairman: Thank you very much, Your Worship, for making this submission. It's very focused and touches on a lot of matters of concern to the committee, and you've done it in short order. We appreciate the extra effort you had to make to complete this.

Mr. Owen: Thank you very much for the opportunity. I hope it's not too long. We've tried to be succinct. We know you'll give it serious consideration.

The Chairman: Mr. Guimond.

Mr. Guimond: About the system of appointments, do you think the airport pattern for the board of directors will be a good approach?

Mr. Owen: The Vancouver airport?

Mr. Guimond: The national network airports, Vancouver, Edmonton, Montreal.

Mr. Owen: I'm not totally familiar with exactly how the airport boards are structured all across the country and so on, but I think the move is to get local autonomy and local involvement but not totally cut off all connections with Ottawa. From what I understand, the Vancouver airport board, made up mostly of local people, is functioning very well. As far as the citizens in Vancouver and the local government are concerned, the Vancouver airport board and its operation are functioning very well under this new program.

Au risque d'être présomptueux, j'aimerais dire quelques mots au sujet de la composition du conseil d'administration.

Le port a, dans sa présentation, argué qu'en tant qu'organisme fédéral il devrait continuer d'avoir un conseil d'administration dont la majorité des membres soient nommés par le gouvernement fédéral. Je suis pour ma part d'avis que des personnes nommées localement peuvent très bien non seulement comprendre les intérêts nationaux mais également apporter à la table une meilleure connaissance des dossiers qui intéressent les organismes locaux. J'espère donc que vous recommanderez l'adoption d'un système de nominations plus large qui prévoirait au moins la nomination de représentants des gouvernements municipaux.

En résumé, je pense que le port devrait continuer d'être un organisme fédéral. Il devrait rendre compte au ministre des Transports et être libre de lancer ses projets dès que ses plans d'exploitation et d'immobilisation ont été approuvés par le ministre, sans qu'il lui faille obtenir d'autres autorisations.

Le port ne devrait pas avoir à verser de taxes spéciales.

Le port ne devrait pas pouvoir outrepasser les règlements des gouvernements locaux sans avoir obtenu au préalable un décret l'y autorisant.

Le port devrait être habilité à signer avec des municipalités des ententes exécutoires d'utilisation des sols.

Le conseil d'administration du port devrait compter des représentants du gouvernement local.

J'aimerais, en tant que maire de Vancouver, vous remercier de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole devant vous et vous souhaiter bonne chance dans vos délibérations.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le maire, de nous avoir fait votre exposé. Il est très bien compris et vous y abordez un grand nombre de questions qui intéressent le comité. Vous l'avez préparé très rapidement et nous vous sommes reconnaissants des efforts supplémentaires que vous y avez consacrés.

M. Owen: Merci beaucoup de m'avoir donné l'occasion de venir vous rencontrer. J'espère que je n'ai pas été trop long. Nous avons voulu être concis. Je sais que vous examinerez dans le détail notre position.

Le président: Monsieur Guimond.

M. Guimond: En ce qui concerne le système de nominations, pensez-vous que le schéma utilisé pour les conseils d'administration des aéroports serait un bon modèle?

M. Owen: L'aéroport de Vancouver?

M. Guimond: Les aéroports du réseau national, Vancouver, Edmonton, Montréal.

M. Owen: Je ne connais pas dans les détails la structure des conseils d'administration des aéroports de tout le pays, mais je pense que l'on vise avant tout une plus grande autonomie et une plus grande participation locale, sans couper tous les liens avec Ottawa. D'après ce que j'ai compris, le conseil de l'aéroport de Vancouver, qui est composé principalement de gens du coin, fonctionne très bien. De l'avis des citoyens de Vancouver et du gouvernement local, le conseil de l'aéroport de Vancouver fonctionne très bien dans le cadre du nouveau programme.

[Texte]

Mr. Guimond: For airports, the federal appointments are... There are three people from the federal government, one from the provincial, some people from the municipalities, some people from the chamber of commerce or board of trade. We have a wider representation.

Mr. Owen: In principle, I agree with that: include all stakeholders. Naturally the federal government is part of it, and it should have some representation on the boards. But there should also be inclusion of local stakeholders and people who are familiar with the local operation.

Mr. Guimond: We believe the system actually works. It's only the political appointments... Right now it's political appointments from the government.

Mr. Owen: Political appointments are the big subject today, and I guess that's a prerogative of the federal government. They should be represented. How they make those appointments is up to the authorities in Ottawa.

Mr. Guimond: This is the reason why the airports have three people appointed and the others from other groups of interests.

Mr. Owen: Yes.

Mr. Guimond: Right now it's totally from the government in the ports.

Mr. Owen: That's right. The reputation of the local airport authority and its operation, its board... it receives no criticism in the press. We don't get a lot of complaints or concerns at the city level. We work closely with David Emerson and the board people out there, and I think it works very well.

Mr. Guimond: In Montreal and Quebec City we received some comments from the port authority about the level of taxes. What is your opinion about the level of taxes the port pays to the City of Vancouver?

Mr. Owen: I don't think that's an issue. I referred in here to the payments that are going to Ottawa. They are reducing the local ports' reserves and making them unable to move quickly and have a reserve to make sure they can make capital expenditures to be competitive on the world market, particularly the Pacific Rim.

Mr. Guimond: But when the port mentioned that they pay a high level of taxes for the services they receive... They have their own police team.

Mr. Owen: I'm sorry, they have their own what?

Mr. Guimond: The complaint from the port authority everywhere in Canada is that they pay a high level of taxes for the services they receive.

Mr. Owen: Is this grants in lieu that you're referring to?

Mr. Guimond: Yes.

Mr. Owen: Yes, there is a grant problem. When it's paid back we receive 90% on a delayed basis so there's always a catch-up. That was raised at a meeting last week and several of the local municipalities are concerned about the issue. It was

[Traduction]

M. Guimond: Pour les aéroports, les nominations fédérales sont... Il y a trois personnes du gouvernement fédéral, une du palier provincial, des gens des municipalités et des gens de la chambre de commerce ou du bureau de commerce. Il y a une représentation plus vaste.

M. Owen: Je suis en principe d'accord avec l'idée d'inclure tous les intervenants. Le gouvernement fédéral en fait naturellement partie et devrait y avoir une certaine représentation, mais devraient également y être inclus des intervenants locaux et des gens qui connaissent les activités locales.

M. Guimond: Nous pensons que le système fonctionne. Il n'y a que les personnes nommées par les pouvoirs politiques... À l'heure actuelle, les nominations faites par le gouvernement ont un caractère politique.

M. Owen: On parle beaucoup de cela aujourd'hui, j'imagine que c'est la prerogative du gouvernement fédéral. Celui-ci doit avoir une certaine représentation. Quant à la façon dont les nominations sont faites, ce sont les autorités à Ottawa qui décident.

M. Guimond: C'est pourquoi les aéroports comptent trois personnes nommées et des représentants d'autres groupes d'intérêts.

M. Owen: Oui.

M. Guimond: À l'heure actuelle, dans le cas des ports, il n'y a que des personnes nommées par le gouvernement.

M. Owen: C'est exact. La réputation de l'administration aéroportuaire locale et de ses activités, de son conseil... la presse ne lui reproche jamais rien. Il n'y a pas beaucoup de plaintes ou de questions au niveau municipal. Nous travaillons étroitement avec David Emerson et avec les membres du conseil, et je pense que cela fonctionne très bien.

M. Guimond: À Montréal et à Québec, les administrateurs portuaires nous ont parlé du niveau de taxation. Que pensez-vous des impôts que le port verse à la Ville de Vancouver?

M. Owen: Je ne pense pas que ce soit un problème. J'ai parlé dans mon exposé des paiements qui sont versés à Ottawa. Ils réduisent les réserves des ports locaux et empêchent ces derniers d'agir rapidement. Sans réserves, ils ne peuvent pas faire les investissements nécessaires pour être compétitifs sur le marché mondial, et tout particulièrement celui des pays du Pacifique.

M. Guimond: Mais les représentants du port ont mentionné qu'ils paient des impôts assez élevés pour les services qu'ils reçoivent... Ils ont leur propre force policière.

M. Owen: Excusez-moi, ils ont leur propre quoi?

M. Guimond: Les administrations portuaires ailleurs au pays se plaignent des impôts élevés qu'ils paient pour les services qu'ils reçoivent.

M. Owen: Parlez-vous de subventions tenant lieu de taxes?

M. Guimond: Oui.

M. Owen: Oui, il y a un problème de subventions. Lorsque c'est remboursé, 90 p. 100 font l'objet d'un crédit différé et il y a donc toujours un certain retard. Cette question a été soulevée à une réunion la semaine dernière et plusieurs municipalités de

[Text]

raised and there is going to be some work done on that. It is a problem. I think the city is out about \$1.5 million in delayed payments due to the grants in lieu and the 90% part that lags. That is a concern of a lot of the municipalities around Delta. Port Moody raised it the other day and so on.

The Chairman: Mr. Gouk, please.

Mr. Gouk: I'd like to thank you not only for your submission, but also for making sure that the weather was good. When I heard about the snow I was terrified, because I tell all these easterners about the wonderful weather we have out here. I was afraid they would end up with more snow here than in Ottawa and I'd never live it down.

Mr. Owen: We've had our one day of snow. I hope that's all for another couple of years.

Mr. Gouk: Sounds fine to me.

You mentioned in the beginning the length of notice. When did you actually first hear about this through Mrs. Terrana?

Mr. Owen: I think it was late Thursday or Friday morning of last week. I think we heard about it on Thursday afternoon. Then Friday she made arrangements.

The Chairman: The difficulty here is that as much as we try to advertise through the House of Commons on the crawling screen, which we've done for the last three weeks, as well as statements made even by me two weeks ago in the House of Commons. . . You could put out full-page ads, but unfortunately not everyone catches it. These things do get by.

Mr. Owen: But we work closely with the MP. I think the whole world is changing. It's time we all started to focus on working with a common focus and a common interest. That's why the City of Vancouver council is very interested in working with the port, working with the airport authority, respecting the Crown, senior government's role, but working together and making sure we cooperate so the MPs pick up on this and inform us.

That's okay. We have the same problem with communities saying they didn't know we were doing something. It's a communication thing all of us face in government, so I'm not too hung up about it. I'm just glad to be here and thank you for the opportunity.

Mr. Gouk: I just like to try to keep track so we can do things better in the future.

The only other thing I'd like to ask you about is the appointment of directors. I happen to be one of the people who don't believe in Order in Council appointments because of the potential for misuse. You indicated that you would rather see people appointed locally. What mechanism would you see utilized to appoint people so there is more local input as opposed to a federal government decision?

[Translation]

la région s'en inquiètent. La question a donc été soulevée, dis-je, et on va y travailler. C'est un problème. Je pense qu'il manque toujours à la ville quelque 1,5 million de dollars en paiement différé à cause des subventions tenant lieu de taxes et des 90 p. 100 qui attendent. Un grand nombre des municipalités situées autour de Delta s'en inquiètent. La question a été soulevée l'autre jour à Port Moody, par exemple.

Le président: Allez-y, monsieur Gouk.

M. Gouk: J'aimerais vous remercier non seulement de nous avoir fait votre exposé mais également d'avoir fait en sorte qu'il fasse beau. Lorsque j'ai entendu parler de la neige, j'ai été terrifié, car je n'arrête pas de dire à tous les gens de l'est du pays à quel point le climat ici est fantastique. Je craignais qu'ils se retrouvent avec plus de neige ici qu'à Ottawa, et ils ne me l'auraient jamais laissé oublier.

M. Owen: Nous avons eu notre journée de neige. J'espère que ce sera tout pendant encore une année ou deux.

M. Gouk: Ça me conviendrait parfaitement.

Vous avez évoqué au début le court préavis que vous avez eu. Quand avez-vous pris connaissance de tout cela par l'intermédiaire de M^{me} Terrana?

M. Owen: Il me semble que c'était tard jeudi ou encore vendredi matin de la semaine dernière. Je crois que nous en avons entendu parlé le jeudi après-midi et c'est le vendredi qu'elle a fait les arrangements.

Le président: Le problème est que même si nous essayons de faire de la publicité par l'intermédiaire de la Chambre des communes en faisant défiler l'annonce sur les écrans, comme nous l'avons fait au cours des trois dernières semaines, ainsi qu'en faisant des déclarations, comme je l'ai fait il y a deux semaines à la Chambre des communes. . . l'on pourrait faire passer des annonces d'une pleine page, mais malheureusement, ce n'est pas tout le monde qui les voit. On peut passer à côté.

M. Owen: Mais nous travaillons étroitement avec les députés. Je pense que le monde tout entier est en train de changer. Le moment est venu d'essayer de travailler à un but commun, avec une orientation commune. C'est pourquoi le conseil municipal de la ville de Vancouver tient à travailler avec le port, avec l'administration aéroportuaire, en respectant la Couronne et le rôle du gouvernement mais dans le cadre d'une entreprise commune où l'on s'efforce de coopérer de façon à ce que les députés soient sensibilisés à notre intérêt et nous tiennent au courant.

Nous avons eu le même problème avec des communautés qui nous disaient ignorer que nous faisons telle ou telle chose. C'est un problème de communication auquel tous les gouvernements sont confrontés, alors cela ne m'ennuie pas trop. Je suis tout simplement heureux d'être ici et je vous remercie de m'en avoir donné la possibilité.

M. Gouk: J'essaie tout simplement de me tenir au courant afin que nous puissions mieux faire la prochaine fois.

J'aimerais vous interroger au sujet d'une seule autre question: la nomination des membres des conseils. Il se trouve que je suis de ceux qui n'aiment pas les nominations par décret à cause du potentiel d'abus. Vous avez dit préférer que des gens soient nommés au niveau local. Quel mécanisme de nomination recommanderiez-vous afin qu'il y ait une meilleure participation locale, au lieu qu'il ne s'agisse d'une simple décision du gouvernement fédéral?

[Texte]

Mr. Owen: I think we'd sit down with our staff and with the port people. I think there should be as broad a representation as possible—the people from local municipalities and local business interests and someone from the labour movement, the provincial position and some federal government appointees, of course. We'd have to sit down to work that out, but I think it could easily be done so that it was inclusive and everybody felt they had an avenue of participation and involvement.

Mr. Gouk: Do you see it as possibly being more of a public hiring type of process, to weigh out the kinds of qualifications and invite people to apply for it and have a local review team with federal input as well, if the federal government is involved, to review those applications and hire on the basis of merit for the needed qualifications?

Mr. Owen: In terms of public relations that's a good idea. We've done that with several of the boards we appoint in the city here. We advertised them this year in the community papers and the local press. For 6 positions we got 100 applications, so there's a great expectation built up in the public and then there are a lot of people disappointed. I'm not sure whether that's misleading. In theory it's a very good idea. In practice it has some difficulties because people are disappointed. But it's possibly an avenue that should be followed.

Mr. Gouk: The alternative is just to hire people on the basis of qualifications that you know about before they come to you.

• 1215

Mr. Owen: A final answer would be yes, a public process is a good idea. Advertising and getting people to apply is probably a good thing to try. It has some difficulties.

The Chairman: On a point of information, of course everyone in Canada is aware of any appointment that takes place. Each of them is gazetted.

Mr. Gouk, being a member of this Standing Committee on Transport, has the rare opportunity to avail himself of an opportunity to call before this committee any appointment where he feels he has an interest in scrutinizing the individual on the basis of merit or integrity. So that's the opportunity we have as members of Parliament.

Mr. Jordan: We get into this appointment thing once a day, so I guess we got into it early this morning. What's being said is that they object to the party in power making the appointments. I think that is completely asinine, because the party in power—

Mr. Gouk: The party making—

The Chairman: Jim!

Mr. Jordan: —was obviously chosen by the people and acts as the people's representative in making appointments.

[Traduction]

M. Owen: Je pense que l'on pourrait s'asseoir avec notre personnel et avec les gens du port. Je pense qu'il devrait y avoir une représentation aussi large que possible, avec des gens des municipalités locales, des gens d'affaires locaux, une représentation du mouvement syndical, une représentation du gouvernement provincial ainsi, bien sûr, qu'une représentation fédérale. Il nous faudrait nous réunir pour y travailler, mais je pense que ce devrait être assez facile de mettre en place un système qui inclut tout le monde et qui assurerait à tous les intervenants des possibilités de participation.

M. Gouk: Pensez-vous que ce puisse être un processus du type processus d'embauche, où l'on examine les qualités des candidats? Pensez-vous qu'il serait possible d'inviter les gens à faire une demande et de charger un comité d'examen local, auquel participerait néanmoins le gouvernement fédéral, d'examiner leurs dossiers et de faire son choix?

M. Owen: Sur le plan des relations publiques, ce serait une bonne idée. Nous avons fait cela dans le cas de plusieurs conseils qui oeuvrent dans la ville. Cette année, nous avons fait passer des annonces dans les journaux communautaires et dans la presse locale. Pour les six postes annoncés, nous avons reçu cent demandes. Le public est plein d'attentes, mais beaucoup de gens sont déçus. Cela donne peut-être de fausses impressions. En théorie, c'est une excellente idée, mais dans la pratique, il y a des problèmes, car il y a toujours des gens qui seront déçus. Il s'agit peut-être néanmoins d'une possibilité à envisager.

M. Gouk: L'autre solution est tout simplement d'embaucher des gens en fonction de leurs qualifications, qualifications que vous connaissez avant qu'ils ne viennent vous voir.

M. Owen: Je répondrai à votre question en disant que oui, un processus public est une bonne idée. Faire de la publicité et inviter les gens à postuler est sans doute une chose à tenter. Cela comporte néanmoins un certain nombre de problèmes.

Le président: Tout le monde au Canada est bien sûr au courant des nominations qui se font car chacune d'elles est publiée dans la Gazette.

M. Gouk, étant membre du comité permanent des Transports, a le rare privilège de pouvoir revenir en comité sur toute nomination qui le préoccupe pour des raisons de mérite ou d'intégrité de l'intéressé. C'est là un droit que nous avons en tant que député.

M. Jordan: L'on parle de cette question de nomination au moins une fois par jour, et on aura commencé tôt ce matin. Ce que les gens disent, c'est qu'ils s'opposent à ce que ce soit le parti au pouvoir qui fasse les nominations. Mais cela est parfaitement ridicule, car le parti au pouvoir...

M. Gouk: Le parti qui fait...

Le président: Jim!

M. Jordan: ... est bien sûr celui qui a été choisi par le peuple et qui agit en tant que représentant du peuple dans le cadre de ces nominations.

[Text]

I know that they would prefer if we went to the opposition and said, "Come on, you make the appointments".

Are you trying to say that there would be nothing political about their appointments?

Mr. Gouk: Wake up, Jim. You're still dreaming.

Mr. Jordan: I'm awake and I'm alert to what you guys are saying. That's what I'm emphasizing.

The Chairman: Maybe we could get to a question for the mayor.

Mr. Jordan: Through the years these things have worked pretty well. They're not ideal, but until somebody comes up with another system that will work better—if you want to talk about political appointments—I'm prepared to trust those who were chosen to lead the country to make good appointments. They usually do.

I'm very enthused by the fact that the board is working so well and the awareness on your part that we have to continue to make it even better, more efficient. We get criticism saying, "Don't change this. Leave that alone". You can't do that any more, in today's society. Everything has to be under examination all the time, and if there's duplication and inefficiency, let's get at it, let's straighten it out. Don't wait until it becomes a real millstone around our neck and starts dragging Canada down as a nation so we can no longer compete.

I feel good about your attitude toward this, and the Port of Vancouver is working well because probably some very good appointments have been made through the years. We've seen that it has worked well.

You have to be conscious, as we heard yesterday, that it isn't just the port of Vancouver; it's the western door to the Far East. It happens to be in Vancouver, so you have to make sure that it's realized that a lot of other people have some stake in it, rather than just some people in Vancouver. That's why appointments have to be made on a broad base, not just locally.

That one rather annoys me sometimes. Every government has made good appointments in the past. No doubt there were exceptions, but the idea is that they're trying to get the best possible people for the job, and I think they're doing a pretty good job.

Mr. Hubbard: Jim took most of my talk on this. I would like to congratulate you and the city here and the ports. As my colleague mentioned, the port of Vancouver is important not just to Vancouver but to all of western Canada. In fact, with some of the commodities that are going through, it reaches as far as Ontario.

As for the operation out here, we look for efficiency and affordability and a competitiveness that will enable Canadians to compete worldwide with their goods.

I'd like to congratulate you. Hopefully you will continue with that model. Not only the Port of Vancouver will benefit, and the City of Vancouver in terms of its relationship and assessment, but also all of Canada.

[Translation]

Je sais qu'ils préféreraient qu'on aille voir les gens de l'opposition et qu'on leur dise: «Allez-y, faites les nominations».

Pensez-vous que si c'était eux qui faisaient les nominations, celles-ci n'auraient aucun caractère politique?

M. Gouk: Réveillez-vous, Jim. Vous êtes toujours en train de rêvasser.

M. Jordan: Je suis réveillé et j'écoute attentivement ce que vous dites. C'est ce que je voulais souligner.

Le président: Peut-être qu'il serait temps de poser une question au maire.

M. Jordan: Le système a si bien fonctionné. Il n'est pas idéal, mais tant que quelqu'un n'aura pas trouvé d'autre système qui fonctionne mieux—si vous voulez parler de nominations politiques—je suis prêt à faire confiance pour les nominations à ceux qui ont été choisis pour mener le pays. Leurs choix sont en général bons.

Je suis ravi que le conseil travaille si bien et que vous soyez sensibles à la nécessité pour nous de l'améliorer encore, de le rendre encore plus efficient. On nous dit: «Ne changez pas cela. N'y touchez pas». L'on ne peut plus faire cela dans la société d'aujourd'hui. Tout doit être examiné et surveillé en permanence et s'il y a duplication ou inefficience, alors il faut tout de suite intervenir et corriger la situation. N'attendez pas que ce soit un vrai boulet et que le Canada ne puisse plus être compétitif.

J'apprécie votre attitude dans tout cela, et si le port de Vancouver travaille bien, c'est sans doute parce que d'excellentes nominations ont été faites au cours des ans. Nous avons pu constater que tout allait bien.

Comme on nous l'a dit hier, il ne faut pas oublier que ce n'est pas juste le port de Vancouver; c'est la porte occidentale d'accès à l'Asie. Il se trouve que c'est à Vancouver, mais il faut veiller à ce que des gens d'ailleurs aient leur mot à dire aussi. C'est pourquoi les nominations ne doivent pas s'inscrire dans un processus à caractère uniquement local.

Cette question m'irrite beaucoup à l'occasion. Tous les gouvernements qui se sont succédé ont fait de bonnes nominations par le passé. Il y a sans doute des exceptions à cela, mais ils essaient de trouver les meilleures personnes pour faire le travail, et je pense qu'ils se sont assez bien débrouillés.

M. Hubbard: Jim a dit le gros de ce que je voulais dire là-dessus. J'aimerais vous féliciter, vous, la ville et les ports. Comme l'a mentionné mon collègue, le port de Vancouver est important non seulement pour la ville de Vancouver mais pour tout l'ouest du pays. En fait, cela va plus loin encore, car certaines des marchandises que vous traitez ici intéressent les gens aussi loin qu'en Ontario.

Ce qui compte, c'est une efficience, une compétitivité et des prix qui permettent aux Canadiens d'être compétitifs à l'échelle mondiale avec leurs produits.

J'aimerais vous féliciter. J'espère que vous maintiendrez ce modèle. Non seulement le port de Vancouver et la ville de Vancouver en bénéficieront, sur le plan relations et sur le plan fiscal, mais ce serait également le cas du pays tout entier.

[Texte]

We have to look at some of what you call special assessments, which are over and above. I think Canadians generally look for some dividends from a port of this size, because many other ports need assistance and we can only get money for that assistance from some of the bigger ports that are having tremendous revenues.

So congratulations, and thank you for the presentation.

Mr. Owen: We have a very competitive situation with Seattle, Tacoma, and up and down the coast. That's what we're concerned about.

The relationship of the port and the city has improved substantially in the last couple of years. We had some difficulties a few years ago and we sat down and said, "We're all in this boat together. Let's cooperate and work out our difficulties and do it with some vision and some focus for the good of the city, the province, and the whole country". That's what we have to focus on.

• 1220

The Chairman: Mayor Owen, thank you very much for your time. We do appreciate it. It's still four weeks before we sit down to write our report, so if there's any additional information you'd like to provide to this committee after meeting with your councillors, please feel free to do so.

Mr. Owen: We'll do that.

The Chairman: We'll look forward to it. Thank you very much.

Representatives of the B.C. Coast Pilots will be joining us now.

[Technical difficulty—Editor]

Mr. Gouk: In his brief he talks about appointments, federal or local, so I responded specifically to that. The oration from over here is the one that went farther afield. So by all means intercede, but make sure it's balanced.

The Chairman: No, I made no criticism; nothing.

Mr. Gouk: From the chair it sounded as if I was getting too far afield.

The Chairman: No, no. I had no criticism. It is just that there's more we'd like to touch on. We'd like to—

Mr. Gouk: We each choose what we wish to question the witness on, and it would be relevant to his presentation.

The Chairman: Before us now are the B.C. Coast Pilots. Captain Robert Backus is making a presentation to us today.

Captain, I understand you have a written presentation. Joining Captain Backus are Captain Stanley and Captain Goudy.

Gentlemen, welcome to the committee. We look forward to your brief.

[Traduction]

Il nous faudra nous pencher sur ce que vous avez appelé les cotisations spéciales, qui viennent se superposer au reste. Je pense que les Canadiens comptent sur les ports de cette envergure pour un certain rapport, car beaucoup d'autres ports ont besoin d'aide et l'argent qui leur est nécessaire doit provenir de certains des plus gros ports qui ont des revenus très élevés.

Félicitations, donc, et merci de votre exposé.

M. Owen: Il y a beaucoup de concurrence qui nous vient de Seattle, de Tacoma et d'autres ports tout le long de la côte. C'est cela qui nous préoccupe.

Les relations entre le port et la ville se sont sensiblement améliorées au cours des deux ou trois dernières années. Nous avons connu certaines difficultés il y a quelques années et nous nous sommes dit: «Nous sommes tous logés à la même enseigne. Coopérons ensemble, réglons nos difficultés et faisons preuve de vision, dans l'intérêt de la ville, de la province et du pays tout entier». C'est ce sur quoi nous devons nous arrêter.

Le président: Maire Owen, merci beaucoup de votre temps. Nous l'apprécions vivement. Comme il nous reste encore quatre semaines avant la rédaction de notre rapport, n'hésitez pas à revenir nous voir si vous avez d'autres renseignements que vous aimeriez nous communiquer après que vous aurez rencontré vos conseillers.

M. Owen: C'est ce que nous ferons.

Le président: Nous vous attendrons avec impatience. Merci beaucoup.

Nous allons maintenant avoir avec nous les représentants des pilotes de la côte de C.-B.

[Difficultés techniques—Éditeur]

M. Gouk: Comme son mémoire parle des nominations fédérales ou locales, j'ai répondu spécifiquement à cette question. Jusqu'ici, le discours est allé beaucoup plus loin. Ne vous gênez donc pas pour intervenir, mais veillez à ce que ce soit équilibré.

Le président: Non, je n'ai fait aucune critique.

M. Gouk: Il m'a semblé entendre de la présidence que je m'éloignais trop.

Le président: Non, non. Je n'ai fait aucune critique. C'est simplement qu'il y a d'autres sujets que nous aimerions aborder. Nous aimerions. . .

M. Gouk: Nous choisissons chacun les questions que nous aimerions poser aux témoins, et elles seront pertinentes à son exposé.

Le président: Nous avons maintenant avec nous les pilotes de la côte de C.-B. L'exposé sera fait par le Capitaine Robert Backus.

Capitaine, Je crois comprendre que vous avez un exposé écrit. Aux côtés du capitaine Backus, se trouvent le capitaine Stanley et le capitaine Goudy.

Messieurs, bienvenue à ces délibérations. Nous attendons avec impatience votre exposé.

[Text]

Captain Robert Backus (President, British Columbia Coast Pilots Ltd.): Good morning. I thank you for the opportunity to participate in these hearings and present our brief.

What you're seeing now is a chart of the British Columbia coast pilotage district. The area in red is the compulsory pilotage component of the district. It is just to give you an idea of what we're speaking of when we're talking about the British Columbia coast and the pilotage.

Since the early days of pilotage in Canada, the pilot's profession has been prodded, poked, investigated, and scrutinized by royal commissions at regular intervals. A common thread woven through these reports has been the longing of certain groups to return to the wide-open days of non-compulsory pilotage and the resurrection of the competitive, free-roaming pilots who with often disastrous results raced each other out to ships in order to pursue an ever-dwindling pilotage fee. The conclusion of virtually all these reports indicated that it was in the best interests of all concerned that a strictly regulated compulsory pilotage system be maintained, in order to obtain the highest levels of safety and protection of the environment.

The most recent probe into pilotage was contained within the report and recommendations of the subcommittee on the St. Lawrence Seaway. Recommendation 3 stated:

We recommend that the Pilotage Act of 1972 be repealed and the four pilotage districts be dissolved.

The Pilotage Act mandates the regional authorities to provide safe and efficient pilotage. The strength of this document lies in its all-encompassing regulatory powers. The *Exxon Valdez* disaster is a graphic example of what can occur when narrowly focused self-interest groups are allowed to interfere in pilotage.

The Pilotage Act of 1972 was developed after nine years of deliberation by the Bernier commission. While Parliament was debating the relative merits of compulsory pilotage, an incident occurred which clarified their thinking. The tanker *Arrow* grounded on Cerberus Rock in Chedabucto Bay, resulting in a major oil spill. The official inquiry revealed that the ship was transiting Canadian waters without appropriate charts, with an inoperative radar and a faulty gyrocompass. Although a pilot was available, a decision was taken, again with disastrous results, not to employ the services of a licensed pilot. The public concern over the environmental damage and costly clean-up that followed reconfirmed the necessity of implementing the Pilotage Act that is now in place.

It is the protection of the Pilotage Act, and the maintenance of its integrity, that allow pilots, unencumbered by fear of economic reprisals, to chronicle and insist upon the correction of deficiencies such as those on the tanker *Arrow*. This is in direct contrast to the plight of the ship masters and unregulated competitive pilots who are often pressured to perform potentially hazardous assignments, or as they are informed, "You do it or we'll get someone who will."

[Translation]

Le capitaine Robert Backus (président, British Columbia Coast Pilots Ltd.): Bonjour. Je vous remercie de nous permettre de participer à ces délibérations et de vous présenter notre mémoire.

Ce que vous voyez présentement est une carte du district de pilotage de la côte de Colombie-Britannique. La zone en rouge est la composante du pilotage obligatoire du district. C'est simplement pour vous donner une idée de ce à quoi nous nous référons lorsque nous parlons de la côte de Colombie-Britannique et du pilotage.

Depuis les débuts du pilotage au Canada, diverses commissions royales ont, à intervalles réguliers, poussé, pointé du doigt, examiné et passé à la loupe la profession de pilote. Un des fils communs de ces rapports a été le désir de certains groupes de revenir à l'époque du pilotage non obligatoire et au retour de la concurrence chez les pilotes indépendants qui, souvent avec des résultats désastreux, se faisaient la course aux navires dans l'espoir de toucher des droits de pilotage de plus en plus maigres. Presque tous ces rapports ont conclu qu'il était dans le meilleur intérêt de tous les intéressés de préserver un système de pilotage obligatoire assorti d'une réglementation rigoureuse afin d'assurer le niveau le plus élevé de sécurité et de protection de l'environnement.

L'examen le plus récent du pilotage a fait l'objet d'un rapport et de recommandations du sous-comité sur la voie maritime du Saint-Laurent. La troisième recommandation du rapport précisait:

Nous recommandons que la Loi sur le pilotage de 1972 soit abrogée et que les quatre districts de pilotage soient dissous.

La Loi sur le pilotage enjoint aux autorités régionales d'assurer un pilotage sécuritaire et efficace. La force de ce document repose dans ses pouvoirs généraux de réglementation. L'incident du *Exxon Valdez* illustre bien ce qui peut se produire lorsqu'on permet à des groupes d'intérêt personnel étroit d'intervenir dans le domaine du pilotage.

La Loi sur le pilotage de 1972 a été élaborée par la Commission Bernier après neuf ans de délibérations. Pendant que le Parlement s'interrogeait sur les mérites du pilotage obligatoire, un incident est survenu, qui lui a permis de clarifier ses pensées. Le pétrolier *Arrow* s'est échoué sur le rocher du Cerbère dans la baie Chedabucto, causant ainsi un déversement important. L'enquête officielle a révélé que le navire naviguait dans des eaux canadiennes sans les cartes appropriées, que son radar ne fonctionnait pas et que son gyrocompas était défectueux. Même si un pilote était disponible, on a décidé, encore une fois avec des résultats désastreux, de ne pas retenir les services d'un pilote breveté. L'inquiétude du public au sujet des dégâts environnementaux et des frais élevés de nettoyage qui ont suivi est venue confirmer à nouveau la nécessité d'appliquer la Loi sur le pilotage que nous avons actuellement.

C'est la protection de la Loi sur le pilotage et la préservation de son intégrité qui permettent aux pilotes, qui n'ont pas à se soucier de représailles monétaires, de consigner les lacunes qu'ils observent, par exemple celles du pétrolier *Arrow*, et d'insister pour qu'elles soient corrigées. Cela fait directement contraste avec la situation lamentable des capitaines et des pilotes concurrentiels non réglementés qui sont souvent obligés d'accepter des affectations dangereuses sous peine de se voir remplacées par quelqu'un d'autre.

[Texte]

[Traduction]

• 1225

In the last paragraph of the commentary on recommendation 3, you come to the statement:

Recent technological advances such as satellite global positioning systems, coupled with computer-based charting, allow for a more precise and safer navigation. These would appear to be technologically superior alternatives to traditional pilotage.

This offhand dismissal of pilots as an anachronism indicates that someone has greatly over-exaggerated the effectiveness of these technological advancements. Even the most optimistic of the electronic pedlars are very careful to say their equipment cannot replace or duplicate the ship-handling skills and accumulated local knowledge of the skilled pilot.

Pilots do not resist the advance of technology. We have embraced and utilized every useful change that has occurred. Radar and ARPA courses are mandatory for most pilot groups. The British Columbia Coast Pilots all attend the manned ship model training facility at Port Revel, France. The course at this facility, which was designed by senior pilots, is now part of our apprentice pilot training program.

More recently, ship simulators have been adopted by pilots as a training and upgrading tool. At the Newport, Rhode Island, simulator facility, we have custom designed a site-specific upgrading course for our pilots and a separate training course for our apprentice pilots.

We are currently working on developing a simulated model of the new Deltaport at Roberts Bank. Future plans include the possible simulation of some of the more difficult passages and remote outports in the coastal region of British Columbia. As electronic charting and DGPS come into use, we will use them as additional tools to further enhance safety.

We attribute our enviable safety record to the intensive training of apprentices and to the upgrading of pilots that has been introduced into the system over the years. Of the approximately 14,000 assignments accomplished in the difficult and hazardous specific region, the incident-free rate in 1994 was 99.9%. The applicants wishing to become apprentice pilots must pass stringent examinations. The successful candidates are at the top level of the maritime industry. The average entry level age of a British Columbia coast pilot is 43 years and the prior seafaring experience is twenty years.

Over the years, the British Columbia Coast Pilots have endeavoured to facilitate a cooperative liaison with industry and the pilotage authority. Utilizing our pool of 110 pilots, we are able to provide expert assistance to industry and new port development in any area of our district. The directors of the British Columbia Coast Pilots meet regularly with port authorities and shipping interests on a consultative basis in order to effect a smooth transition between planning and the completion of projects on the British Columbia coast.

Dans le dernier paragraphe du commentaire de la recommandation 3, vous dites:

Les récents progrès technologiques comme les systèmes de positionnement global par satellite, combinés aux cartes informatisées, autorisent une navigation plus précise et plus sécuritaire. Il semble que ce soit là des solutions de rechange technologiquement supérieures au mode traditionnel de pilotage.

Ce rejet désinvolte des pilotes comme étant un anachronisme indique qu'on a largement surévalué l'efficacité de ces progrès technologiques. Même les plus optimistes des colporteurs de matériel électronique prendront bien garde d'affirmer que leur équipement ne peut remplacer ni reproduire les compétences de navigation et les connaissances qu'a le pilote de l'endroit en question.

Les pilotes ne résistent pas à la poussée de la technologie. Nous avons adopté et utilisé tous les changements utiles qui sont survenus. La plupart des groupes de pilotes doivent suivre des cours sur le radar et l'ARPA. Les pilotes de la côte de Colombie-Britannique suivent tous le cours dispensé à l'établissement de formation modèle pour navires avec équipage à Port Revel, en France. Le cours qui s'y donne a été conçu par des pilotes de haut calibre et fait maintenant partie de notre programme de formation d'apprenti-pilote.

Plus récemment, des pilotes ont adopté des simulateurs de navire comme outil de formation et de perfectionnement. À l'établissement de simulation de Newport, au Rhode Island, nous avons mis au point un cours de perfectionnement tenant compte de l'endroit où naviguent nos pilotes, et un cours distinct de formation pour nos apprentis-pilotes.

Nous nous affairons actuellement à élaborer un modèle simulé du nouveau Deltaport à Roberts Bank. Les plans futurs prévoient la simulation possible de certains passages les plus difficiles et de ports éloignés de la région côtière de Colombie-Britannique. Au fur et à mesure que les cartes électroniques et le SGPS prendront de l'ampleur, nous les utiliserons comme outils supplémentaires pour accroître la sécurité.

Nous attribuons notre bilan enviable de sécurité à la formation intensive des apprentis et au perfectionnement des pilotes, éléments qu'on a intégrés dans le système au cours des ans. Des quelque 14 000 affectations exécutées dans cette région difficile et dangereuse, notre taux sans incident en 1994 s'est établi à 99,9 p. 100. Les candidats qui aspirent au titre d'apprenti-pilote doivent réussir des examens rigoureux. Ceux qui les passent avec succès deviennent les meilleurs de l'industrie maritime. L'âge moyen d'entrée d'un pilote sur la côte de Colombie-Britannique est de 43 ans et l'expérience en mer est de 20 ans.

Au cours des ans, les pilotes de la côte de Colombie-Britannique se sont efforcés de favoriser des relations harmonieuses avec l'industrie et l'autorité du pilotage. Grâce à notre bassin de 110 pilotes, nous sommes en mesure de fournir une aide spécialisée à l'industrie et aux promoteurs de nouvelles installations portuaires dans n'importe quelle région de notre district. Les administrateurs de notre association rencontrent souvent, à titre d'experts-conseils, les autorités portuaires et les entreprises s'occupant d'expédition maritime afin de faciliter la transition entre la planification et la réalisation des projets sur la côte de Colombie-Britannique.

[Text]

We recently assisted the Nishga Economic Council in developing a log-loading project in Alice Arm and Iceberg Bay, which are situated on the north coast of British Columbia. The Deltaport project, Nanaimo harbour expansion, and numerous other groups have utilized the experience and advice of the British Columbia Coast Pilots to make their determinations.

We also comment on ventures that seem risky or dangerous. In 1993 the Prince Rupert Port Corporation asked for our participation in the development of plans for a proposed petro-chemical terminal at south Kaien Island in the Prince Rupert area. The plans included on-board storage of liquefied gas, ship-to-ship berthing and ship-to-ship transfer of liquefied gas. We viewed the proposal with some concern and commented on the specific aspects of the proposal that we considered to be unsafe.

In a separate opinion, Mr. William Dancer, the Canadian Coast Guard's director general, western region, confirmed our doubts about the project. In a letter to the Prince Rupert Port Corporation, he said: "In its present form, Coast Guard cannot support your plans based on safety concerns."

We provide industry with a balanced overview from the perspective of the professional pilot. All of the expertise and advice given in these consultations is willingly supplied in the best spirit of cooperation. At recent CMAC meetings in Ottawa, we listened with interest as the coast guard described a tracking system that enables them to intercept deficient ships and bring them under compliance with regulations.

• 1230

We do not recall the mention of pilots as a factor, but as pilots have the first physical contact with each ship that comes onto our coastlines, we are at the leading edge of this tracking system. The pilots note any deficiencies they observe on the ships that enter our region. These deficiencies are reported as ship's safety to attempt to rectify the problems.

In recent years we have observed the alarming decline in the condition of ships and the quality of their crews. Ships sailing under flags of convenience arrive at pilot boarding stations in deplorable condition, with faulty engines, little or no functioning electronics and appalling living standards. We regularly witness the woeful lack of maintenance of these ships and the sometimes antiquated electronics they carry.

More and more, ships are now manned with multinational third world crews who are unable to effectively communicate with each other and the ship's officers. It is very dangerous wishful thinking to assume that these same shipowners who refuse to comply with the minimum standards will suddenly change their ways and equip their ships with the newest aids to navigation such as electronic charting and DGPS.

[Translation]

Nous avons récemment aidé le Conseil économique de Nishga à mettre au point un projet de chargement de billes de bois à Alice Arm et Iceberg Bay, qui sont situés sur la côte nord de la Colombie-Britannique. Les responsables du projet Deltaport, de l'expansion du port de Nanaimo et de nombreux autres groupes ont recouru à l'expérience et aux conseils des pilotes de la côte de Colombie-Britannique pour faire leur choix.

Nous donnons aussi nos commentaires sur les entreprises qui semblent risquées ou dangereuses. En 1993, la Société portuaire de Prince Rupert nous a demandé de participer à l'élaboration des plans d'un terminal pétrochimique à South Kaien Island, dans la région de Prince Rupert. Les plans prévoyaient l'entreposage à bord de navires de gaz liquéfié, l'accostage navire-navire et le transbordement navire-navire de gaz liquéfié. Selon nous, le projet nous semblait dangereux et nous avons donné nos commentaires sur les aspects que nous jugions non sécuritaires.

Dans une opinion distincte, M. William Dancer, le directeur général de la Garde côtière canadienne pour la région de l'ouest, a confirmé nos doutes au sujet du projet. Dans une lettre envoyée à la Société portuaire de Prince Rupert, il disait: «Dans sa forme actuelle, la Garde côtière ne peut appuyer vos plans pour des raisons de sécurité.»

Nous fournissons à l'industrie un aperçu équilibré du point de vue du pilote professionnel. Tous les conseils spécialisés et autres que nous donnons lors de ces consultations sont volontairement fournis dans le meilleur esprit de collaboration. Lors des récentes rencontres du CCMC à Ottawa, nous avons écouté avec intérêt les représentants de la Garde côtière décrire un système de poursuite qui leur permet d'intercepter des navires non conformes afin de leur faire respecter les règlements.

Nous ne nous souvenons pas avoir entendu que les pilotes étaient un facteur, mais étant donné que le premier contact physique avec chaque navire qui arrive dans nos eaux côtières se fait par l'intermédiaire d'un pilote, nous sommes à la fine pointe de ce système de poursuite. Les pilotes consignent toutes les lacunes qu'ils observent sur les navires qui entrent dans notre région et ils en font rapport dans le but de faire corriger les problèmes.

Depuis quelques années, nous observons une régression alarmante de l'état des navires et de la qualité de leurs équipages. Les navires qui battent pavillon de complaisance arrivent aux zones d'embarquement des pilotes dans un état déplorable, avec des moteurs défectueux, des équipements électroniques en très petit nombre ou défectueux et des normes de vie épouvantables. Nous sommes régulièrement témoins de l'absence tristement malheureuse de maintenance sur ces navires et de leurs équipements électroniques quelquefois désuets qu'ils transportent.

On voit de plus en plus de navires dont les équipages se composent de personnes venant de plusieurs pays du tiers monde qui sont incapables de communiquer efficacement entre eux ou avec les officiers du navire. Il est très dangereux de vouloir croire que ces mêmes propriétaires de navires, qui refusent actuellement d'observer les normes minimales, changeront soudainement leur façon de faire et équiperont leurs bateaux des plus récentes aides à la navigation, comme les cartes électroniques et le SGPS.

[Texte]

In September 1994, the 12th general meeting of the International Maritime Pilots Association was held in Vancouver. The theme of the congress was the protection of the environment. In attendance were 400 delegates and observers from more than 25 countries. It was hosted by the British Columbia Coast Pilots Association and Fraser River pilots.

The congress was officially opened by the Deputy Prime Minister and Minister of the Environment, the Hon. Sheila Copps. In her speech she underlined the importance of pilotage to Canada. In part, she said:

We need to ensure the environmental preservation of Canadian and International waters if we are to protect our economic prospects; the two go hand in hand. We cannot achieve that goal without the work of the professional pilots in this Association. Your skills, your experience, and your commitment are vital in safe-guarding the most precious resource with which the globe has been blessed. I am happy that the IMPA is constantly striving to optimize the latest Aids to Navigation thus improving safety. Even the most modern equipment will not replace the human element, but will add to the tools available to the pilot. Doing business on our world's waters will always involve risks. I believe that the world's citizens accept that shipping problems will always arise but they will not and cannot accept that preventable disasters should occur.

I commend the work of IMPA, but I acknowledge that protection of our waters is the responsibility of all of us, wherever we live and whatever we do. I am exceptionally happy that the International Pilots' Association wants to help lead the way to global environmental protection, just as every day, the members of your Association lead our world's ships to safety.

The honorary president of the International Maritime Pilots Association, His Majesty Juan Carlos I, the King of Spain, sent a message to the executive of IMPA:

I am greatly honoured for the kind invitation of the President of the International Maritime Pilots' Association to address all the participants at its Twelfth Congress. Protection of the environment is the theme of this Congress and, because it is one of the main challenges the international community has to face nowadays, I deem it especially timely and appropriate that you have chosen to deal with it. In this ever changing and interdependent world in which we live today, the Oceans unite our continents and our countries more than ever in history. In this context, the pilots play a particularly important role. Their mastery and skill are the best guarantee for the safety of the complex flow of vessels of all kinds that cross our seas.

The King's message and that of the Deputy Prime Minister left no doubt that the protection of the environment within pilotage waters is best served by the maintenance of a well-regulated and unified pilotage service.

[Traduction]

En septembre 1994 à eu lieu à Vancouver la douzième assemblée générale de l'Association internationale des pilotes maritimes. La protection de l'environnement était le thème du congrès. 400 délégués et observateurs de plus de 25 pays y ont assisté. Le congrès était placé sous le parrainage de la British Columbia Coast Pilots Association et des pilotes du fleuve Fraser.

C'est l'honorable Sheila Copps, vice-premier ministre et ministre de l'environnement, qui a ouvert officiellement le congrès. Dans son discours, elle a souligné l'importance du pilotage au Canada et, plus particulièrement:

Nous devons assurer la protection environnementale et la préservation des eaux canadiennes et internationales si nous voulons protéger nos propres perspectives économiques. Les deux vont de pair. Nous ne pouvons pas accomplir ce but sans le travail des pilotes professionnels de cette association. Vos compétences, votre expérience et votre engagement sont essentiels à la préservation de la richesse la plus précieuse que notre globe a la chance de posséder. Je suis heureuse de voir que l'IMPA cherche constamment à optimiser les plus récentes aides à la navigation et, partant, à accroître la sécurité. Même l'équipement le plus moderne ne pourra pas remplacer l'élément humain mais s'ajoutera aux outils auxquels le pilote peut recourir. La navigation commerciale partout dans le monde comportera toujours des risques. Selon moi, les citoyens de notre monde acceptent le fait qu'il se produira toujours des accidents de navigation, mais ils n'accepteront pas et ne pourront pas accepter que surviennent des désastres évitables. Je félicite l'IMPA de son travail mais je reconnais que la protection de nos eaux nous incombe à tous, où que nous soyons et quoi que nous fassions. Je suis exceptionnellement heureuse de constater que l'Association internationale des pilotes maritimes peut aider à diriger des efforts en vue d'une protection mondiale de l'environnement, tout comme chaque jour les membres de votre association conduisent les navires de notre monde d'une façon sécuritaire.

Le président honoraire de l'Association internationale des pilotes maritimes, Sa Majesté Juan Carlos I^{er}, roi d'Espagne, a envoyé le message suivant aux dirigeants de l'IMPA:

Je suis grandement honoré qu'on ait bien voulu inviter le président de l'Association internationale des pilotes maritimes à prendre la parole devant les participants à son douzième congrès. La protection de l'environnement est le thème de ce congrès, car il s'agit là de l'un des principaux défis que doit relever en ce moment la collectivité internationale. J'estime qu'il est tout à fait opportun et approprié que vous ayez choisi de relever ce défi. Dans ce monde interdépendant et en constante évolution dans lequel nous vivons actuellement, les océans unifient nos continents et nos pays plus que jamais auparavant dans l'Histoire. Dans ce contexte, les pilotes jouent un rôle particulièrement important, dans lequel la maîtrise et la compétence présentent les meilleures garanties pour la sécurité de la circulation complexe de navires de toutes sortes qui sillonnent nos océans.

Le message du roi et celui de la vice-première ministre ne laisse planer aucun doute sur le fait que la protection de l'environnement à l'intérieur des eaux de pilotage ne peut être mieux servie que par la préservation d'un service de pilotage unifié et bien réglementé.

[Text]

The Acting Chairman (Mr. Jordan): Thank you, Captain Backus.

Capt Backus: Mr. Chairman, we have to clarify some of the remarks that were made yesterday surrounding pilotage. I would like a few moments to delve into them. There were a few things mentioned in some of the briefs yesterday.

• 1235

The Acting Chairman (Mr. Jordan): I think you're free to say anything that's in the context of your association. I don't know whether. . .

Capt Backus: It would refer directly to them, sir.

The Acting Chairman (Mr. Jordan): Okay. I don't see anything wrong with that. However, we are limited in time, and we want to have some time for questions from both sides of the table.

Capt Backus: In the Prince Rupert Port Corporation submission, I don't know if it was intimated but the way it came across was that there were no pilots in Prince Rupert. We supply pilots to Prince Rupert. There are two resident pilots in Prince Rupert. They're on a weekly rotation. That number is supplemented according to the demand by transient pilots or pilots who are in the area. At any time we have as many as 20 pilots working ships in the northern area. If the demand comes, we'll hold them in the area to work ships. They do not fly each and every pilot up to Prince Rupert to do an assignment. The two resident pilots are routinely supplemented by any number of pilots as the traffic demands. I just wanted to make that point clear. It sounded to me as if there were no pilots in that northern area.

The Prince Rupert facilities are manned by local people. They have a resident dispatch coordinator, and the pilot boat crews all reside in the local area. Our pilots rotate in on a weekly basis to look after the local assignments. Weekly assignments can be zero or one assignment up to. . . I think the largest number of assignments one pilot accomplished in the Prince Rupert area was 16. So there's a tremendous fluctuation in the number of assignments in the Prince Rupert area. It's not constant. We have the ability to bring in pilots as the demand comes on.

Mr. Chairman, there was, I think, some question about the training and licensing of pilots. It was confusing to me the way the questions arose. I would like to pass it over to my colleague, who is the chief examiner of pilots. He's also our senior British Columbia coast pilot. He will clarify that aspect.

The Chairman: Just a couple of minutes then, Mr. Stanley, so that we can move on to questions.

Captain William A. Stanley (Chairman, Examination Committee, British Columbia Coast Pilots Ltd.): Thank you, Mr. Chairman.

As Bob said, I have the privilege to explain pilot training to the committee. First, I would like to make it clear that when a candidate presents himself to sit for the pilot's exam, he has in essence already served his apprenticeship. He does his training

[Translation]

Le président suppléant (M. Jordan): Merci, capitaine Backus.

Capt Backus: Monsieur le président, nous devons expliquer quelques unes des remarques qui ont été faites hier au sujet du pilotage. J'aimerais y consacrer quelques instants. Il y a un certain nombre de choses qui ont été dites dans les mémoires d'hier.

Le président suppléant (M. Jordan): Je crois que vous êtes libre de dire n'importe quoi qui se rapporte à votre association. Je ne sais pas si. . .

Capt Backus: Il y a un rapport direct, monsieur.

Le président suppléant (M. Jordan): D'accord. Je n'y vois rien de mal. Cependant, nous sommes limités par le temps et nous voulons pouvoir poser quelques questions des deux côtés de la table.

Capt Backus: Je ne sais trop comment c'est indiqué dans le mémoire de la Société portuaire de Prince Rupert, mais on semble nous dire qu'il n'y a aucun pilote à Prince Rupert. Nous fournissons des pilotes pour Prince Rupert. Il y a deux pilotes résidents à Prince Rupert, qui font la rotation toutes les semaines. À ce nombre s'ajoute des demandes de la part des pilotes de passage ou qui se trouvent dans la région. Il y a donc autant que 20 pilotes qui travaillent sur les navires à tout moments dans les régions du Nord. Si la demande se présente, nous les maintiendrons dans cette région. Les pilotes ne sont pas envoyés par avion chaque fois qu'il y a une affectation à Prince Rupert. Les deux pilotes résidents peuvent compter régulièrement sur d'autres pilotes selon les exigences de la circulation. Je voulais seulement préciser ce point. J'ai cru comprendre qu'il n'y avait aucun pilote dans cette région du Nord.

Ce sont des gens de l'endroit qui travaillent dans les établissements de Prince Rupert. On y trouve un coordonnateur répartiteur résident et les équipages des bateaux-pilotes résident tous dans la région. Nos pilotes font la rotation chaque semaine pour s'occuper des affectations locales. Des affectations hebdomadaires peuvent s'échelonner entre zéro et 1 jusqu'à. . . Si je ne m'abuse, le plus grand nombre d'affectations d'un pilote dans la région de Prince Rupert a été de 16. Il y a donc une énorme fluctuation de la demande dans la région de Prince Rupert. Elle n'est pas constante. Nous pouvons y envoyer d'autres pilotes selon la demande.

Monsieur le président il y avait, si je ne m'abuse, une question au sujet de la formation et du brevetage des pilotes. J'ai trouvé que les questions ont été évoquées de manière confuse. Je vais maintenant donner la parole à mon collègue, qui est évaluateur en chef des pilotes. C'est aussi notre pilote principal de la côte de Colombie-Britannique. Il se chargera d'expliquer cet aspect.

Le président: Seulement quelques minutes, monsieur Stanley, afin que nous puissions passer aux questions.

Le capitaine William A. Stanley (président, Comité d'examen, British Columbia Coast Pilots Ltd.): Merci, monsieur le président.

Comme Bob l'a dit, j'ai le privilège d'expliquer à votre Comité la formation qui est dispensée aux pilotes. En premier lieu, je tiens à préciser que lorsqu'un candidat se présente à l'examen de pilote, il a déjà, essentiellement, fait son

[Texte]

prior to becoming a pilot. During the previous 20 years, he starts off as a seaman, consequently becomes a watchkeeping mate, and then goes on to be a master of the vessel he's on. Then he sits for the pilot's exam.

To become a pilot requires 365 days as a master and 490 days as a death watch officer. All of the above time is to be 12-hour days and, if served in the British Columbia district, the candidate must have extensive service in area 2—if you look at the chart, you will see what area 2 is—as well as service in areas 3, 4, and 5.

• 1240

I'm trying to rush this through and get this covered, but it doesn't seem to be fitting in properly.

It was stated that yesterday some 220 applicants sat for an examination here and zero passed. This disturbs me, if that's some indication we might be holding an improper examination and keeping a closed shop.

I'd like to inform the committee that we can't afford that. We're holding two exams within six months of each other. Three exams ago we passed eleven candidates. Two exams ago we got only three of those who presented themselves. Last exam we got five. We have two candidates on the wait list and are hopeful in this next exam we will be able to get more candidates out of that. However, we will not jeopardize the expertise of the pilot standings.

The Chairman: How many of all those passed?

Capt Stanley: On average we've been having 22 or 24 sit for the exam. After the written exam some of them drop out. But out of the 22 or 24 in the first examination, three exams ago, we were successful in finding 11 people out of that exam. That is very good; close to 50% of those who sat the exam.

The next exam we got only three out of approximately the same number. The qualifications of people who sit for the exam varies. The last exam we got five.

The Chairman: Thank you. Sorry to interrupt.

Capt Stanley: The other thing that was not clear is when we have an apprentice with us, for the first few weeks he more or less observes. Once he gets his feet wet, so to speak, the usual practice is the pilot will let him do some piloting under the conduct of the pilot. The pilot is there observing everything he does, with the cooperation of the master of the vessel. He will do landings as the pilot feels comfortable and the candidate feels comfortable, also under the master's consent.

After he has done his training at France and Newport, about four to five months after he starts his apprenticeship, he will have more conduct of the vessel, still under the conduct or direct instruction of the pilot himself.

So he does have hands-on before he starts. The impression that seemed to get around yesterday, that we just threw him out there and he started his work. . . He is restricted in size of ship until he has completed his first year. Then he may handle all ships.

[Traduction]

apprentissage. Il suit sa formation avant de devenir pilote. Au cours des 20 années qui ont précédé, il aura commencé comme matelot avant de devenir officier de quart puis capitaine du navire sur lequel il sert.

Pour devenir pilote, il faut avoir été capitaine pendant 365 jours et officier de quart pendant 490 jours, à 12 heures par jour. Si cet apprentissage a été fait dans le district de Colombie-Britannique, le candidat doit compter une période de service prolongée dans la région 2—si vous regardez la carte, vous verrez ce qu'est la région 2—ainsi que les régions 3, 4 et 5.

J'essaie de faire vite et d'expliquer, mais cela ne semble pas bien convenir.

On a dit hier que quelques 220 candidats s'étaient présentés à un examen et qu'aucun n'avait réussi. Cela me dérange, car on pourrait croire que notre examen ne convient pas et que nous essayons de tout faire derrière des portes closes.

Permettez-moi de préciser à votre comité que nous ne pouvons pas nous permettre cela. Nous organisons deux examens à six mois d'intervalle. À l'avant avant-dernier examen, onze candidats ont réussi. À l'avant-dernier examen, il n'y en a eu que trois. Au dernier ce fut cinq. Il y a deux candidats sur la liste d'attente et nous espérons que nous pourrions en avoir plus au prochain examen. Cependant, nous ne mettrons pas en danger la compétence découlant de la durée de service des pilotes.

Le président: Combien d'entre eux ont réussi?

Capt Stanley: En moyenne, il y a entre 22 et 24 candidats par examen. Après l'examen écrit, quelques uns abandonnent. Mais des 22 ou 24 du premier examen, il y a un an et demi, nous avons pu en trouver onze qui avaient la compétence nécessaire. C'est excellent; c'est près de 50 p. cent de ceux qui ont subi l'examen.

À l'examen suivant, il en a eu que trois sur à peu près le même nombre. Les titres des candidats qui subissent l'examen fluctuent d'une fois à l'autre. Au dernier examen, il y en a eu cinq.

Le président: Merci. Désolé de vous avoir interrompu.

Capt Stanley: Il y a un autre point obscur. Lorsque nous avons un élève avec nous, il se contente plus ou moins d'observer pendant les premières semaines. Dès qu'il se mouille, pour ainsi dire, la pratique pour le pilote est de laisser diriger le navire sous son observation. Le pilote observera en tout temps ce que fait l'élève avec la collaboration du capitaine. L'élève procèdera à des accostages, si le pilote se sent à l'aise et que le candidat se sent lui-même à l'aise, toujours avec le consentement du Capitaine.

Dès qu'il aura terminé sa formation en France et à Newport, environ quatre ou cinq mois après le début de son apprentissage, il aura d'autres occasions de diriger le navire toujours sous la conduite ou l'observation directe du pilote lui-même.

C'est donc dire qu'il a une véritable pratique avant qu'il ne devienne pilote. L'impression qui semblait se dégager hier est que le nouveau pilote était tout simplement affecté à un endroit sans autre préparation. Le nouveau pilote ne pourra piloter des navires de toute taille avant la fin de sa première année. Après cela, il pourra diriger n'importe quel navire.

[Text]

That is about the extent of it. I could go on and make it clearer to the committee, Mr. Chairman, but I see no point if we're going to have to rush it through.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for your presentation to the committee.

Mr. Guimond.

Mr. Guimond: I don't have to repeat it, because it will be the fourth time. You know where I stand and where my party stands on pilotage.

You referred to the subcommittee on the future of the St. Lawrence Seaway. Do you know there is a minority report?

Capt Backus: Exactly, and I know the origin of it, yes.

Mr. Guimond: Fine. It was by me and the Bloc Québécois. And it's not because all the pilots on the St. Lawrence River are in my riding, as was mentioned by a member of the subcommittee. In Montreal and Quebec City there are only maybe five or six people who are pilots and who live in my riding. It is not the reason why I'm for pilotage.

I don't have to repeat it, but I hope Mr. MacNeil will take it into consideration when he writes the report of this committee, if the report has not already been written. You gave very good input and I concur totally with what you said.

• 1245

The Chairman: I trust the witnesses understand that if Mr. Guimond thought the report was already written, then he wouldn't bother wasting his time being here for days and travelling the country for weeks.

Mr. Gouk: I'll try to be non-controversial. Yesterday the question of the possibility of an apprentice travelling for six months and having very little hands-on time, because it's up to the discretion of the actual licensed pilot, came up. There might or might not be hands-on time, or there's a tremendous variation in the amount.

Is there an actual check ride before this person is licensed and cut loose, albeit on a smaller ship? Is there a check ride where this person, who is the apprentice pilot, takes control of the ship under the watch of the licensed, experienced pilot and does the full conduct of that trip without interference in order to be qualified?

Capt Backus: I believe you're speaking about the apprentice pilot having the full conduct of the ship from beginning to end with the licensed pilot observing his actions—

Mr. Gouk: Yes.

Capt Backus: —and then making a report. No, we don't have a formal program that refers to that. But each of the pilots—and an apprentice would probably travel with between 50 and 60 different pilots in his six-month apprenticeship—observes him. They give him more and more hands-on as he goes along. As was indicated, he'll make landings. They report back to the examination committee.

They're averaging about 110 assignments to obtain the full coverage.

[Translation]

Voilà à peu près la situation. Je pourrais poursuivre et donner d'autres explications au Comité, monsieur le président, mais je n'en vois pas l'utilité, et il nous faut presser le pas.

Le président: Merci beaucoup, messieurs, de votre présentation au Comité.

Monsieur Guimond.

M. Guimond: Je n'ai pas à le répéter, car ce sera la quatrième fois. Vous connaissez ma position et celle de mon parti à l'égard du pilotage.

Vous avez parlé du sous-comité sur l'avenir de la Voie maritime du St-Laurent. Saviez-vous qu'il y a un rapport minoritaire?

Capt Backus: En effet, et j'en connais l'origine.

M. Guimond: Très bien. C'était moi et le Bloc québécois et ce n'est pas parce que tous les pilotes du St-Laurent sont dans ma circonscription, comme l'avait mentionné un membre du sous-comité. À Montréal et à Québec, il n'y a peut-être que 5 ou 6 pilotes qui demeurent dans ma circonscription. Ce n'est pas pour cette raison que je m'oppose au pilotage.

Je n'ai pas à le répéter, mais j'espère que M. MacNeil en tiendra compte au moment de rédiger le rapport de votre comité, si ce n'est déjà fait. Vos observations sont très pertinentes et je suis tout à fait d'accord avec vous.

Le président: Les témoins comprendront certainement que si M. Guimond était convaincu que le rapport est écrit d'avance, il ne perdrait pas son temps et son énergie à voyager pendant des semaines dans tout le pays.

M. Gouk: Je vais aborder un sujet qui n'est pas controversé. Hier, quelqu'un a soulevé la question d'un apprenti qui peut voyager pendant six mois sans acquérir aucune expérience pratique parce que sa participation est laissée à la discrétion du pilote breveté. Certains vont effectivement travailler, d'autres pas. Cela varie énormément.

Avant d'accorder le brevet de pilote, est-ce qu'on fait vraiment faire du pilotage au candidat sur un bateau plus petit afin de vérifier ses aptitudes? Va-t-on observer le pilote stagiaire alors qu'il est aux commandes d'un navire sous la surveillance d'un pilote breveté d'expérience et est-ce qu'il doit mener le navire à bon port sans aide pour obtenir son brevet?

Capt Backus: Vous voulez savoir si le pilote stagiaire a le contrôle du navire tout au long du trajet pendant que le pilote breveté se contente d'observer. . .

M. Gouk: Oui.

Capt Backus: . . . et de faire un rapport. Non, il n'existe pas un tel programme, mais chacun des pilotes—et un apprenti va probablement accompagner une soixantaine de pilotes pendant son stage de six mois—va regarder travailler le stagiaire. Il lui laisse plus ou moins le contrôle au fur et à mesure qu'avance le stage. On vous a dit que le stagiaire allait faire des accostages. Les pilotes font leur rapport au comité d'examen.

Les stagiaires reçoivent en moyenne 110 affectations qui leur permettent de tout voir.

[Texte]

On occasion we have had to add time onto the apprenticeship. It's not fixed at six months. It can go for from six months to one year. On occasion, if the pilots didn't feel it was complete, we would give them some more time to—

Mr. Gouk: But it's largely at the discretion of the pilot who is overseeing this.

Capt Backus: That's correct.

You have to keep in mind, sir, that the ship belongs to the master. We have had, on rare occasions, perhaps a reluctance of the master to. . . They're very nervous in confined waters. You have to see their viewpoint. At sea, a close-quarters situation occurs at six miles. We're working at a distance of perhaps three or six feet off the coastline. They're extremely reluctant—not all, but on occasion.

So we have to watch them very carefully as they're doing their assignment. We cannot hand it over to them and say, "Okay, you've got it and I'll just sit and watch you". We're right there with them, on their shoulder.

Mr. Gouk: You're probably aware that I've been somewhat critical of the notion that only pilots can do this job and that electronic navigation cannot in any way replace them. I still feel that we have the technology in most situations for the direct pilotage.

A couple of points have been raised through these hearings—and that's the purpose of them—about which I'm going to think very carefully before I reach any final decision. One is the comment you've made pointing out the conditions of flags-of-convenience carriers, which certainly are a concern. In fact, I wish there was some way in which we could deal with that whole issue and maybe have a far better standard, a Canadian standard that people have to come up to. I shall certainly take that into consideration.

The other one is docking, because while I firmly believe that our new technology can provide very precise navigation, assuming that the ship has the equipment to start with, I'm not aware of anything that can assist in the actual docking system. So I've got to consider that.

I'm also going to ask that we have some testimony from people who might wish to suggest that they can provide the type of equipment that can do this, in order to hear exactly what they have to say. To date we have not heard that.

• 1250

Capt Backus: I wonder, Mr. Gouk, if I could defer to Captain Goudy. He is our resident computer wizard and he's been working with various committees dealing with this very topic. He can perhaps give you a run-down on the electronics and where they are and who perceives them as being what.

Captain Edward Goudy (Secretary-Treasurer, British Columbia Coast Pilots Ltd.): Your comments are very interesting. In fact there is one vessel equipped as you say—the newest cruise ship, the *Maasdam*, is computer controlled and can, under the captain's and pilot's direction, come alongside the berth or depart the berth.

[Traduction]

Il peut arriver qu'un stage soit prolongé. D'ailleurs, tous les stages ne durent pas seulement six mois; leur durée varie entre six et douze mois. Parfois, si les pilotes estiment que la formation n'est pas complète, on laisse plus de temps au stagiaire pour. . .

M. Gouk: Cela reste néanmoins à la discrétion du pilote qui surveille le stage.

Capt Backus: C'est exact.

N'oubliez pas, toutefois, que le capitaine est maître du navire. Il peut arriver très rarement que le capitaine hésite à. . . Les capitaines sont très nerveux dans des eaux encaissées. Il faut les comprendre. En mer, on dit qu'un autre navire est près quand il se trouve à six milles. Nous, on se trouve généralement à trois ou six pieds de la côte. Il leur arrive donc de temps en temps d'être fort réticents.

Il faut donc surveiller de près les stagiaires lors des affectations. On ne peut pas leur donner carte blanche et se contenter de les regarder faire. Nous restons à côté d'eux pour les épauler.

M. Gouk: Vous savez certainement que j'ai accueilli avec scepticisme l'idée que seuls les pilotes pouvaient effectuer ce travail et que la navigation électronique ne pouvait absolument pas les remplacer. Je demeure convaincu que la technologie actuelle permettrait de remplacer les pilotes dans la plupart des cas.

Toutefois, j'ai entendu ici deux ou trois observations qui vont m'amener à réfléchir très sérieusement avant d'adopter une position définitive. Entre autres, vous avez souligné l'état de certains navires battant pavillon de complaisance, ce qui est certes fort inquiétant. D'ailleurs, j'aimerais bien que l'on trouve un moyen de régler une fois pour toutes ce problème en imposant au Canada des normes plus élevées que les navires étrangers seraient tenus de respecter. Je vais certainement en tenir compte dans ma réflexion.

Par ailleurs, il y a la question de l'accostage. Même si je suis fermement convaincu que la nouvelle technologie permet une navigation précise, en supposant que le navire dispose du matériel voulu, je ne vois pas comment l'électronique peut diriger les manoeuvres d'accostage. Je vais donc devoir en tenir compte.

Je vais aussi demander que l'on invite à témoigner des personnes qui disent pouvoir fournir le matériel nécessaire à la navigation électronique afin de savoir ce qu'il en est au juste. Nous n'avons encore rien entendu là-dessus.

Capt Backus: Monsieur Gouk, je préférerais laisser la parole au capitaine Goudy. C'est notre maniaque de l'informatique et il a participé à divers comités sur cette question même. Il peut peut-être vous exposer rapidement ce qui se fait en électronique, où on peut se procurer le matériel et qui leur accorde telle importance.

Capt Edward Goudy (secrétaire-trésorier, British Columbia Coast Pilots Ltd.): Vos remarques sont très intéressantes. D'ailleurs, un seul navire est équipé du matériel dont vous parlez; c'est le tout dernier navire de croisière, le *Maasdam* qui est contrôlé par ordinateur et qui peut accoster au poste d'amarrage et en partir, gouverné par le capitaine et le pilote.

[Text]

As an example, Canadian steamships have a system aboard their vessels and it does work. I've observed the system in Vancouver and it works very well. But that's an isolated carrier in an isolated area. We are talking of vessels here... as of yet probably 50% of the vessels are not equipped with GPS let alone differential GPS.

So we're exploring that avenue. We are working actually with a task force with the Marine Advisory Board seeing what equipment is available for pilotage of the future, be it possibly something that can be carried on by the pilot. If a ship doesn't come equipped with it, the objective is to equip it.

Unfortunately in the marine environment, unlike the aircraft environment, we don't have things like transponders, which allow you to see a vessel through heavy rain or snow clutter and it can remain stealth. We're looking in conjunction with Transport Canada at all aspects of applying it on this coast. As of yet we're in the infancy stages. We may have some experimental units available within the next month, but that involves what they call meteor-burst technology and interface with GPS. As of yet we don't have DGPS on this coast. GPS's verifiable accuracy is 300 yards, and that's an average so it can be greater than 300 yards. Our tolerances won't allow us to navigate to just within 300 yards.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk. Mr. Jordan.

Mr. Jordan: We never want to underestimate the importance of your work, getting the cargo to its destination safely with all the environmental concerns we have that are in your brief. But there's one other concern we always have to take into account and that's the cost of doing business—for people from outside Canada doing business in Canada, or people from within Canada doing business at home. It has gotten to be a more and more competitive world out there.

If there was another group of people—call them whatever you like—who were equally qualified... It's a human thing to get these qualifications. I can't believe that such a small percentage of Canadians can get qualified. I believe that others could get qualified.

If I was a businessman, I'd like to think I'd have a choice of an equal service. One of the determinant factors might be the price. Would it not be palatable to the group to think that it would make sense in today's world to have a choice? Everything is changing and we have choices in everything else, and sometimes competition is a good thing. If you could compete for this kind of service, always remembering of course that the choice isn't between the lesser service—it's equal service, equally qualified, equally capable of delivering—would that not be in business terms a pretty good way of doing things, to choose one of two or three or four? You do it in everything else. We have that as a component of business, being free to choose.

Capt Backus: It sounds like a very sound business tactic. The problem you run into is infrastructure for one thing. Each of these groups is going to have its own pilot boats, which are very costly. They're in the vicinity of around \$2 million. You don't expect the one group to say, you can use my pilot boat for tomorrow night's assignment. Each will maintain its own office.

[Translation]

Par exemple, la Canadian Steamships a aussi installé à bord de ses navires un système qui fonctionne. J'ai pu l'observer à Vancouver et ça marche très bien. Malheureusement, c'est un seul armateur dans une région assez isolée. Jusqu'à présent, la moitié des navires au moins ne possède pas le système GPS, encore moins celui en mode différentiel.

Mais nous fondons des espoirs sur ce système. D'ailleurs, nous travaillons avec un groupe de travail du Conseil consultatif du transport maritime afin de déterminer quel équipement pourra un jour servir au pilotage, quitte à ce qu'il doive être amené à bord par le pilote. Le but, c'est de pouvoir s'en servir même sur les navires qui n'ont pas le système à bord.

Malheureusement, sur l'eau, nous n'avons pas comme les avions des transpondeurs qui nous permettent de voir un navire dans la grosse pluie ou à travers les bancs de neige et il peut donc demeurer indétectable. En coopération avec Transports Canada, nous étudions actuellement toutes les dimensions de son application sur la côte ouest. Nous ne sommes pas très avancés encore. Il se pourrait que nous ayons des systèmes expérimentaux d'ici un mois, mais ce sera une technologie à multiple programmations et interfaces avec le GPS. Nous n'avons pas encore de système GPS différentiel sur notre côte. La précision du GPS est vérifiable jusqu'à 300 verges, mais comme c'est une moyenne, elle peut aller au-delà de cette distance. Nos marges d'erreur ne nous permettent pas d'aller au-delà de 300 verges.

Le président: Merci, monsieur Gouk. Monsieur Jordan.

M. Jordan: Nous ne voulons surtout pas sous-estimer l'importance de votre travail puisque vous permettez aux cargaisons d'arriver à destination sans problème alors qu'il y a tant de risques pour l'environnement comme vous le soulignez dans votre mémoire. Par ailleurs, il faut aussi tenir compte du coût de production et cette question des frais est aussi importante pour les étrangers qui font des affaires au Canada que pour les Canadiens qui font des affaires ici. Nous vivons dans un monde où la concurrence est de plus en plus féroce.

Si un autre groupe de travailleurs—appelez-les comme vous voudrez—ayant les mêmes compétences... je n'arrive pas à croire qu'un si faible pourcentage de Canadiens arrivent à se qualifier comme pilote. Je suis certain que d'autres devraient aussi y parvenir.

Si j'étais dans les affaires, je préférerais avoir le choix entre plusieurs services équivalents, la considération déterminante devant être le prix. Ne trouvez-vous pas qu'il est logique de nos jours d'avoir le choix? Tout change et partout ailleurs nous pouvons exercer un choix. La concurrence a parfois du bon. S'il y avait de la concurrence dans le domaine du pilotage, sachant que tous les concurrents offrent un service équivalent et sont aussi compétents les uns que les autres, ne serait-ce pas avantageux pour les commerçants qui pourraient choisir entre plusieurs pilotes? C'est normal dans tous les autres domaines. L'une des particularités des affaires, c'est le libre choix.

Capt Backus: C'est effectivement une pratique commerciale très judicieuse, mais il y a tout d'abord un problème d'infrastructure. Chacun de ces groupes devrait posséder ses propres bateaux de pilotage qui coûteraient cher, environ 2 millions de dollars. Il ne faut pas s'attendre à ce qu'un groupe laisse l'autre utiliser son navire de pilotage pour un contrat. De plus, chacun aura son propre bureau.

[Texte]

[Traduction]

• 1255

The only analogy I can give is perhaps how does it work when different departments in the government are doing the same thing, for instance provincial and federal? We seem to hear a lot about the overlap and duplication. It doesn't seem to reduce costs.

I don't mean to be facetious, but we also have a limited pool of mariners. We take the very top of the mariners who are available in our district. I can't speak for other districts. I have no knowledge of what they do. I believe they do exactly the same thing. How do you supply three or four different companies from a dwindling pool of mariners?

I think this has been gone over and over again. The common theme. . . A few years back, in 1989, a group came out. . . I think it was another committee of Parliament. Acres International did a survey on pilotage. It keeps recurring: this wish to have competitive pilotage. It's been tried in many areas, usually with disaster.

Reports are coming out of the U.S. now that they are looking towards the Canadian system of pilotage, because of the nightmares that have occurred in some of their districts with competition.

Alaska is an excellent example of competitive pilotage that has gone awry. They are now looking to. . . I won't say "save face", but they realize they fixed something that wasn't broken. They are trying to figure out how to get again to a unified pilotage in the Alaska district.

Mr. Jordan: But the unified part of it would come in the standards that have to be met. I am not suggesting you compromise on the standards. I am just saying those who are equally capable and competent to deliver. . . have a choice at that level, not in deciding that these standards are adequate or something. No, I am with you there. I don't think you can tamper with it. But it just seems in any other form of business usually you can choose between two or more. Sometimes economics would be a factor.

Mr. Hubbard: Just to put this in perspective, for the average ship you bring into Vancouver, Prince Rupert, what would the capacity be in tonnes?

Capt Backus: The average is probably 35,000. I just pulled that out of the air. Ships are getting larger and larger as we go along. The ships that now call into Vancouver. . . probably ten years ago you wouldn't have seen a ship of that size at Roberts Bank, which is considered to be an open port. We bring ships of 290 metres into Vancouver harbour, and with an increasing draft. We do this working through. . . We have ships of up to 180,000 to 190,000 tonne dead weight in Vancouver harbour.

Mr. Hubbard: What would be the pilotage fee on a ship that size, approximately, to bring it in?

Une seule analogie me vient à l'esprit. Qu'arrive-t-il lorsque plusieurs ministères d'un gouvernement provincial ou fédéral font le même travail? En ce moment, on entend beaucoup parler de chevauchements et de dédoublements. Ce n'est pas ainsi, semble-t-il, qu'on peut réduire ces coûts.

Blague à part, les navigateurs ne sont pas tellement nombreux. Nous utilisons la crème des navigateurs disponibles dans notre zone. J'ignore ce qui se passe ailleurs, mais je présume que c'est comme ici. Comment trouver assez de navigateurs pour trois ou quatre compagnies différentes alors que leur nombre diminue de plus en plus?

Ce n'est pas une idée nouvelle. Habituellement. . . Il y a quelques années, en 1989, un autre comité parlementaire a soulevé la question. Acres International a fait une enquête sur le pilotage. On ressort régulièrement l'idée que le pilotage devrait être un domaine concurrentiel. L'idée a été mise en pratique à bien des endroits, généralement avec des résultats catastrophiques.

À cause des cauchemars qu'ont vécues certaines zones où l'on avait instauré la concurrence, il semble que les États-Unis se tournent maintenant vers le système canadien de pilotage.

L'Alaska est un très bon exemple d'un endroit où la concurrence dans le pilotage a mal tourné. On cherche maintenant à. . . Je j'irai pas jusqu'à dire «sauver la face», mais disons qu'on se rend compte maintenant, là-bas, qu'on a joué avec quelque chose qui marchait bien. On cherche maintenant à réunifier les pilotes dans la zone de l'Alaska.

M. Jordan: Mais les pilotes seraient unifiés au sens où ils se conformeraient tous aux mêmes normes. Il ne faut pas faire de compromis à ce chapitre-là. Je pense seulement que tous ceux qui sont qualifiés pour être pilote devraient proposer indépendamment leurs services mais pas décider si les normes sont adéquates ou non. Je suis d'accord avec vous; il ne faut pas toucher aux normes. Il me semble néanmoins que dans n'importe quel domaine, on peut faire affaire avec qui l'on veut. Parfois, le choix dépend de considérations économiques.

M. Hubbard: Concrètement, en moyenne, combien jaugent en tonnes les navires que vous guidez jusqu'au port de Vancouver ou de Prince Rupert?

Capt Backus: Les navires jaugent en moyenne 35 000 tonnes. En réalité, je ne le sais pas vraiment car les navires sont de plus en plus gros. Il y a 10 ans, on n'aurait sans doute jamais vu à Roberts Bank, considéré comme un port libre, des navires gros comme ceux qui vont maintenant en escale à Vancouver. Nous guidons jusqu'au port de Vancouver des navires de 290 mètres dont le tirant d'eau est de plus en plus fort. Nous y arrivons en. . . Certains navires dans le port de Vancouver font jusqu'à 180 000 ou 190 000 tonnes de port en lourd.

M. Hubbard: Combien peut coûter le pilotage pour un navire de cette taille, à peu près?

[Text]

Capt Backus: Each ship is measured on a cubic measure of length, breadth, and maximum draft, and our unit rate is applied to it. Obviously the larger and the deeper the ship the higher the unit rate. Plus there is an hourly rate for the passage. They vary up and down. For smaller ships of a lesser draft we have a minimum of \$360—some per unit, plus hours, and for the larger ships—

Mr. Hubbard: To get back, though, to bringing a ship into Prince Rupert, what would pilotage cost for a 35,000 tonne vessel? I am trying to figure it out in cost per tonne, to give us some perspective. We looked at how much it cost to load these vessels.

A lot of people are very critical of pilots, mainly because of the fees and the salaries your people are earning on an annual basis. I am trying to put this into some concrete terms of safety and what the cost per tonne might be. Even though you may hire a surgeon who is very expensive, it's sometimes worth the cost. What is the cost per tonne on average, we'll say, to bring a ship into Prince Rupert?

• 1300

Capt Backus: We have heard figures of 3¢ or 4¢ a tonne.

Mr. Hubbard: You're in the business, though. You must do more than hear.

Capt Backus: We don't work in tonnes of cargo. That is the business of the shippers. They can supply those figures. We can supply them also, given time.

What I can say is that to bring a ship into Prince Rupert, our remuneration for that ship is exactly the same as bringing it into Vancouver if it has the same amount of hours attached to it. It's about a two and a half to three hour run into Prince Rupert from the pilot station, and it can be up to eight hours from the Victoria pilot station to Vancouver. That's the only difference in that rate.

If you wish more details on an individual ship, we can supply you with that. However, to pull it out of the air. . .

Mr. Hubbard: When we talk about port and loading fees of \$30 to \$35 a thousand cubic feet of lumber, the pilotage fee is a very insignificant part of this total shipping cost. Why do you feel you are being put under scrutiny so strongly by so many people?

Capt Backus: Well, we are an easy target, I suppose. We always have been. People know very little about pilots. There are some pilot groups now that in their defence are producing their own videos to show people who know nothing about pilots. When you say you're a pilot, they ask you what airline you're with. They have no idea of what we do. We take people with us on assignments and they're flabbergasted. They thought we got up on the wheel like Mark Twain and steered the ship. We don't do that. It's far more technical than that. So if no one knows what we are doing. . .

[Translation]

Capt Backus: On donne la mesure en volume de la longueur, de la largeur et du tirant d'eau maximum de chaque navire, puis on applique notre tarif unitaire. Évidemment, plus un navire est gros et profond, plus le tarif unitaire est élevé. En plus, il y a un tarif horaire pour la navigation. Cela varie énormément. Pour les plus petits navires au tirant d'eau moindre, il y a un minimum de 360\$ et quelques par unité, plus les heures de pilotage, et pour les navires plus gros. . .

M. Hubbard: Pour en revenir à un bateau de 35 000 tonnes arrivant à Prince Rupert, combien coûterait le pilotage? J'essaie de calculer la coût à la tonne afin qu'on puisse avoir un point de référence. Nous avons déjà étudié le coût de chargement de ces navires.

On critique énormément les pilotes à cause de ce que coûte leurs services et du salaire annuel qu'ils gagnent. Je veux avoir un exemple concret de ce que coûte la sécurité à la tonne. Parfois, cela vaut la peine de payer plus cher pour avoir un bon chirurgien. Alors dites-moi combien il peut en coûter à la tonne en moyenne pour piloter un navire jusqu'à Prince Rupert?

Capt Backus: On a entendu parler de trois ou quatre cents la tonne.

M. Hubbard: Mais enfin, vous êtes dans le domaine. Vous devez en savoir plus.

Capt Backus: Le système ne fonctionne pas en tonnes de cargaison. C'est l'affaire des armateurs. Eux pourront vous donner les chiffres. Nous le pourrions aussi, mais il faudrait un certain temps pour faire les calculs.

Je peux toutefois vous dire que notre rémunération est la même qu'un navire soit piloté jusqu'à Prince Rupert ou jusqu'à Vancouver s'il faut autant de temps pour y arriver dans les deux cas. À partir du poste de pilotage, il faut environ deux heures et demie ou trois heures pour arriver jusqu'à Prince Rupert. Pour arriver à Vancouver, cela peut prendre jusqu'à huit heures à partir du poste de pilotage de Victoria. C'est ce qui explique que cela coûte plus cher à Vancouver.

Si vous voulez avoir plus de détails pour un navire en particulier nous pouvons vous en fournir, mais pas au pied levé.

M. Hubbard: Comme l'embarquement coûte de 30\$ à 35\$ les milles pieds cubes de bois d'oeuvre, les frais de pilotage constituent une infime part du coût total du transport. Alors, pourquoi croyez-vous que tant de gens veuillent scruter votre travail à la loupe?

Capt Backus: Parce que nous sommes une cible facile, je suppose, et nous l'avons toujours été. Les gens connaissent mal les pilotes. Certaines associations de pilotes ont réalisé leur propre vidéo afin de montrer aux gens ce qu'ils font. Quand on dit qu'on est pilote, on se fait demander pour quelle compagnie aérienne on travaille. Les gens n'ont aucune idée de ce que nous faisons. Nous nous faisons accompagner dans nos affectations par des gens qui viennent nous observer et ils n'en reviennent pas. On pense qu'on s'installe à la barre comme Mark Twain pour conduire le bateau. Ce n'est pas ça du tout. C'est un travail bien plus technique. Alors, si personne ne sait ce que nous faisons. . .

[Texte]

[Traduction]

Mr. Guimond: I just want to make a comment on what Mr. Hubbard said. With great respect, I don't think we have to measure the number of cents per tonne. If you need a surgeon for brain cancer, whether he cuts off—I'm having a problem finding the medical term—a piece like a green pea or an orange, it will be the same cut. We pay for service, but as far as I'm concerned, the number of cents per tonne is not the real—

Mr. Hubbard: The point I am trying to make, Mr. Guimond, is this. We have concentrated a lot on pilotage. What I am saying is that in terms of cost, it is a very insignificant part of the total cost that shippers have.

The Chairman: That is what this committee is attempting to determine, for example to draw parallels between pilotage authorities. Because we are the Standing Committee on Transport, it allows us the opportunity to hold hearings in the west and in the east.

I hear Mr. Guimond's intervention. However, at the same time, as we have said before and as the minister said to us in the very first week we started out on this committee business, it is the bottom line price of the goods that are out there that makes the difference between that country buying our product or not buying our product. They don't care about pilotage, shipment, or any of the rest of it. What is the bottom line price?

I suppose part of the fact-finding we are attempting to do here is to ask, for example, what the average salary is of your 110 members.

Capt Backus: I was about to address your first comment about the pilotage authorities.

The Chairman: I'll wrap up. By way of a question, what is the average salary of the 110 members?

Capt Backus: As you are aware, we're entrepreneur pilots. The term indicates that—

The Chairman: But answer the question, Mr. Backus. What is the average salary of your 110 members, gross income?

• 1305

Capt Backus: About \$140,000. It will range between \$140,000 and \$153,000. We go down with the shipping, which happened to us two years ago.

The Chairman: That's what we're trying to determine. When you're talking about \$150,000 a year, when you're talking about the hours of work and the strains and stresses of the job and all that, when you bring it to its totality and compare it with, say, Atlantic pilots, who make on average \$50,000 less a year than the Pacific pilots, we want to know why. Why is there such a discrepancy? Why do pilots make so much money, and why does the pilot authority take such a big cut of the cost to the shipper for taking that particular vessel down that particular six-hour chunk of waterway? That's what this committee is attempting to do here.

Capt Backus: To make a comparison between the different regions is difficult. We can look to our nearest competitors in Puget Sound. We're very comparable with them. I think it has been indicated throughout the port that all parts of the port facility are comparable, and that's who they are targeting.

M. Guimond: Je voudrais faire une remarque au sujet de ce qu'a dit M. Hubbard. Excusez-moi, mais je ne crois pas que nous ayons à calculer le coût à la tonne. Quand on a besoin d'un chirurgien pour se faire enlever une tumeur au cerveau, la grosseur de celle-ci importe peu. On paie pour le service. D'après moi, l'important, ce n'est pas le nombre de cents à la tonne. . .

M. Hubbard: Ce que je voulais dire, monsieur Guimond, c'est qu'on s'acharne sur le pilotage alors qu'en réalité ce service ne coûte rien en comparaison de tous les autres frais des armateurs.

Le président: Notre comité tente d'établir des parallèles entre les administrations de pilotage. Comme nous formons le Comité permanent des transports, nous avons la possibilité d'entendre des témoins tant dans l'Ouest que dans l'Est.

Je comprends ce que veut dire M. Guimond. Cependant, comme on l'a déjà dit et comme le ministre nous l'a affirmé lui-même lors de la première semaine de nos audiences sur le sujet, c'est le prix des marchandises offertes qui détermine si un pays va acheter ou non nos produits. Peu importe que ce prix dépende du pilotage, du transport ou de quoi que ce soit d'autre. Ce qui compte, c'est le prix lui-même.

Le comité veut recueillir tous les renseignements pertinents en vous demandant, par exemple, quel est le salaire moyen de vos 110 membres.

Capt Backus: J'allais traiter de votre premier commentaire au sujet des administrations de pilotage.

Le président: Je vais conclure en vous demandant quel est le salaire moyen de vos 110 membres.

Capt Backus: Vous savez que nous sommes des pilotes indépendants. Cela signifie que. . .

Le président: Mais répondez à ma question, monsieur Backus. Quel est le revenu brut moyen de vos 110 membres?

Capt Backus: Environ 140 000\$. Cela peut varier entre 140 000\$ et 153 000\$. Notre revenu diminue lorsque le transport connaît des bas, ce qui est arrivé il y a deux ans.

Le président: C'est ce que nous tentons de déterminer. Quand vous dites 150 000\$ par année, quand vous parlez des heures de travail, de la pression et du stress du travail, on veut savoir pourquoi les pilotes de l'Atlantique gagnent en moyenne 50 000\$ de moins par année que ceux du Pacifique pour un travail équivalent. Pourquoi un tel écart? Pourquoi les pilotes gagnent-ils autant et pourquoi l'administration de pilotage garde-t-elle une si grande part des frais exigés de l'armateur pour piloter un navire pendant six heures? Voilà ce que le Comité tente d'établir.

Capt Backus: Les différentes régions se comparent difficilement. Nos concurrents les plus proches se trouvent à Puget Sound. Notre situation est comparable. On a dit, me semble-t-il, que toutes les composantes du service portuaire sont comparables et c'est pour cela qu'on est ciblé.

[Text]

Our region is very vast. It has been described as 11,000 miles of pilotage within all the inlets. We work up to four times the hours of some pilotage groups. We work 14 weeks in a year more than what is mandated for a civil servant.

It's a very difficult comparison just to look at a number and say "This one makes this and you make this", because it really is apples and pears.

The Chairman: Maybe this would be helpful to the members here too. It just dawned on me. If we're talking about the price per tonne, which is all part of the price of the product that has to be purchased, then maybe we ought to be seeing not so much what they charge in Puget Sound but, rather, what they charge for pilotage in Japan and Singapore. Why are their goods less or more expensive than our goods here? Maybe we should get some information on that.

Capt Backus: It would be enlightening. Over the years we have looked at this. We have comments from Europeans. They find our rates to be hilarious. Well, I shouldn't say hilarious, but they're amused by our rates in the east, throughout the country.

Pilotage fees throughout the world are all over the place. We certainly are not at the top of that list.

If you went through the Orient and Europe and looked through their pilotage rates, specifically the cost per tonne or unit, or whichever way you wanted to describe it, then I don't think you'd find us at the top.

The Chairman: Maybe you could help us by submitting some information to us on the costs.

Capt Backus: Perhaps we could use the resources of IMPA, the International Maritime Pilots Association. We'll gather up whatever you like for that.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much for coming.

Next we have representatives of the Council of Marine Carriers: Allen Fowlis, the director and past-president, and Peter Woodward, vice-president.

Mr. Fowlis.

[Translation]

Notre région est immense. Il y aurait 11 000 miles de pilotage si l'on tient compte de tous les bras de mer. Nous faisons jusqu'à quatre fois plus d'heures de travail que d'autres groupes de pilotes. Nous travaillons aussi 14 semaines par année de plus que ce qui est prévu pour les fonctionnaires.

Les chiffres ne permettent pas de comparaisons valables parce qu'il faut tenir compte de toutes les conditions.

Le président: Je viens juste de me faire une réflexion qui devrait rendre service à tous les membres du Comité. Si l'on s'intéresse au prix à la tonne comme composante du prix des marchandises, peut-être devrait-on s'intéresser au coût du pilotage non pas à Puget Sound, mais au Japon et à Singapour. Pourquoi les marchandises de là-bas coûtent-elles moins cher que celles que nous produisons ici? Nous devrions peut-être nous renseigner là-dessus.

Capt Backus: Ce serait instructif. Nous nous sommes déjà penchés sur la question. En Europe, nos tarifs dans l'est et partout au pays les font bien rire.

Les tarifs de pilotage varient énormément partout dans le monde. Nous sommes loin d'avoir les tarifs les plus élevés.

Si vous connaissiez les tarifs de pilotage en Orient et en Europe, surtout si vous arriviez à en établir le coût à la tonne, vous verriez que nous ne sommes pas parmi les plus chers.

Le président: Vous nous rendriez service si vous nous transmettiez ces renseignements sur les coûts dont vous disposez.

Capt Backus: Nous pourrions peut-être faire appel aux ressources de l'IMPA, l'International Maritime Pilots Association. Nous allons lui demander ce que vous voulez savoir.

Le président: Messieurs, je vous remercie d'être venus.

Nous allons maintenant accueillir les représentants du Council of Marine Carriers: Allen Fowlis, son directeur et ancien président, et Peter Woodward, son vice-président.

Monsieur Fowlis.

• 1310

Mr. Allen Fowlis (Past Chairperson, Council of Marine Carriers): Thank you very much for the opportunity to make this presentation. Yes, we have a written presentation and I will only highlight some of the items so that we have time for questions.

We recognize all of the items your committee is looking at, but we have not focused on all of the items on your agenda. We have only focused on the main items of our concerns as they relate particularly to the members of the Council of Marine Carriers. I will focus on that part of our presentation.

I think it is worth identifying who the Council of Marine Carriers is, because our name doesn't exactly describe who we are. We are the organization that represents all of the tug-and barge-operating companies on the west coast, and we also have

M. Allen Fowlis (ancien président, Council of Marine Carriers): Je vous remercie beaucoup de nous permettre de venir vous faire un exposé. Comme nous avons un mémoire écrit à présenter, je vais me contenter de vous en présenter les points saillants afin que vous ayez le temps de nous interroger.

Nous connaissons tous les sujets qui retiennent l'attention du Comité, mais nous n'allons pas les traiter tous. Nous nous sommes concentrés sur ceux qui nous intéressent plus particulièrement étant donné qu'ils concernent directement les membres du Council of Marine Carriers. Je vais insister sur cette partie du mémoire.

Je dois d'abord vous présenter notre conseil étant donné que son nom ne le décrit pas bien. Notre l'organisation représente toutes les entreprises exploitant des remorqueurs et des péniches sur la côte ouest; certains membres naviguent aussi

[Texte]

members on the Mackenzie River and in the Arctic. We represent an organization that has members that operate about 280 towing vessels and 800 barges. We are the largest area of tug and barge operations in Canada.

Certainly there are some tugs and barges operated in the Great Lakes, in the area of the St. Lawrence River and the east coast, but nothing like the concentration here. It makes our industry a unique part of the marine industry in Canada because of the sheltered waters created by Vancouver Island, because of the remote communities and the fact that we don't have any north-south roads along the coast here. The geography of British Columbia is such that the only way you can get to most of the industrial communities along the coast is by water. The tug and barge industry has been developed over the years to service that industry, and it is unique. It's part of marine transportation in Canada, but it is definitely a unique mode of transport.

Pretty well all the cargoes we carry are on deck; we are deck-carrying barges. We don't have hopper barges. We aren't like a deep sea ship with cargoes in the hold. Our cargoes are on deck, and the methods we use to transport them are different from in a lot of other areas in the country.

The industry itself has approximately 2,400 seagoing personnel, so that puts it in perspective. That includes our operations on the west coast and also on the Mackenzie.

One of our member companies, Northern Transportation, will be making a written presentation to the committee as well, and you probably have already received a presentation from them, but I'm speaking today for the rest of the members.

We have many concerns but will briefly address only the major ones today. The effect of the massive Canadian marine regulatory regime on our operations is probably our major concern. The inefficient and unbusinesslike supply of government services from the Canadian Coast Guard, coupled with the threat of the introduction of a user-pay concept, which concerns us, and the threat of duplication of services by the intervention of provincial governments—I'm talking here about British Columbia—into recognized and accepted areas of federal jurisdiction, and the take-over of private industry work by provincial government's indirect and inappropriate use of federal subsidies—those are the items we are addressing in our brief today.

As an organization we do participate in national management of the marine industry in Canada. The Council of Marine Carriers is a member of CMAC, which is the Canadian Marine Advisory Council, and we also have a board member on the Marine Advisory Board, a new organization formed by Transport Canada in June 1994 to advise the commissioner of the coast guard on strategic policy decisions. We have a representative on that board and do cooperate and participate on a national basis in those two organizations.

Our major concern certainly is regulatory review. In 1992 our organization made a major presentation to the Canadian Coast Guard. We met on many occasions and outlined a lot of suggestions we had on changes in the 114 sets of marine

[Traduction]

sur le fleuve Mackenzie et dans l'Arctique. Nous représentons une association dont les membres exploitent quelque 280 remorqueurs et 800 péniches. Notre organisation couvre la plus vaste région où sont offerts des services de remorqueurs et de péniches au Canada.

Il y a des services comparables sur les Grands Lacs, dans le fleuve St-Laurent et sur la côte est, mais on ne retrouve nulle part la même concentration qu'ici. Les eaux abritées par l'île de Vancouver, les localités isolées et le fait qu'il n'y ait aucune route nord-sud le long de la côte font de notre industrie un élément unique du transport maritime au Canada. La géographie de la Colombie-Britannique est telle que le seul moyen de se rendre jusqu'à la plupart des localités industrielles de la côte, c'est le transport maritime. Les entreprises de remorqueurs et de péniches se sont mises au service de l'industrie, ce qui est bien particulier à la côte ouest. C'est un moyen de transport différent peut-être, mais néanmoins un mode de transport maritime au Canada.

Presque toutes les cargaisons sont transportées en pontée. Nous n'avons pas de chalands à trémies. Nous ne sommes pas non plus comme les navires de haute mer dont la cargaison se trouve dans la soute. Notre cargaison est sur le pont et nous employons des méthodes de transport différentes de celles utilisées ailleurs au pays.

L'industrie elle-même compte environ 2 400 marins, ce qui vous donne un point de référence. Cela comprend les entreprises sur la côte ouest et sur le Mackenzie.

L'une des compagnies membres de l'association, la Northern Transportation, va aussi présenter un mémoire écrit au Comité, à moins que vous ne l'ayez déjà accueillie comme témoin. Néanmoins, je représente ici tous les autres membres.

Nous avons de nombreux soucis, mais je ne vais traiter maintenant que des plus graves. C'est sans doute l'effet de toute la réglementation du transport maritime au Canada sur nos opérations qui nous préoccupe le plus. Les services inefficaces et peu professionnels fournis par la Garde côtière canadienne conjugués à la menace de nous imposer des frais d'utilisation—ce qui nous inquiète—, le risque de dédoublement des services si les gouvernements provinciaux—je veux parler de la Colombie-Britannique—décident d'empiéter sur des domaines de compétence fédérale reconnus, l'utilisation indirecte et injustifiée des subventions fédérales par le gouvernement provincial pour se substituer à l'entreprise privée—voilà les sujets dont nous traitons dans notre mémoire.

Notre organisation participe à la gestion nationale du transport maritime au Canada. Le Council of Marine Carriers fait partie du CCMC, le Conseil consultatif maritime canadien, et l'un des membres de son conseil d'administration fait partie du Conseil consultatif du transport maritime, un nouvel organisme créé par Transport Canada en juin 1994 pour conseiller le commissaire de la garde côtière sur les décisions de principe stratégiques. Nous y avons donc un représentant et nous coopérons avec ces deux organismes sur le plan national.

Notre principale préoccupation est certainement la réforme réglementaire. En 1992, notre organisation a présenté un important mémoire à la Garde côtière canadienne. Nous avons rencontré ses représentants à maintes reprises et avons formulé

[Text]

regulations that are in place and affect our industry. We suggested that 24 regulations be revoked, several sets of regulations be amalgamated, 4 sets be replaced by standards, 20 regulations be modified or simplified, and many others be retained, because we certainly are concerned with safety and we feel the coast guard has a role relative to safety. But over the past 25 years the coast guard has really entered into a far more regulatory role than our industry has felt was necessary, and it has driven up the costs of government to the extent where the cost of Transport Canada is just out of whack with what it should be.

I am sure you have already had presentations that have talked about the competition we have in British Columbia with the States, particularly with Washington. Our operations go all the way up to Alaska and down to California, so we really compete in a long way with the Americans.

Their regulatory regime is completely different from ours in the tug and barge industry. In the United States tugs of less than 300 gross tonnes face very minimum regulations from the American coast guard. There are virtually minimum regulations on safety standards; nowhere near the kinds of regulations we face in Canada.

We certainly don't have a level playing field when we're dealing with competition from the U.S. We have suggested on more than one occasion that the Canadian Coast Guard should look at the American example and use it as a bit of a requirement for what we need in Canada.

The other concern we have about regulations that have crept in over the past twenty years has been the great preponderance of international regulations and international conventions that have come out of IMO and that the Canadian Coast Guard seems to love to put into Canadian law. They seem to think everything that comes out of IMO should be in Canada.

The requirements IMO comes up with are really requirements for large vessels operating on long voyages. They are mainly international-type regulations. For some reason or other the coast guard doesn't want to recognize the unique nature of the tugboat industry. The requirements out of international conventions are not appropriate or practical when they're applied to the smaller, domestically operated vessels we operate on the west coast. In the past our pleas have fallen on deaf ears when we have suggested that some of the regulations they're bringing in for international IMO are not applicable to the tugboat industry and should be left out.

Another area we wanted to bring to the committee this morning is the fact that the government is working toward user-pay. I know you've already heard about "user pay, user say". Certainly a lot of services the Canadian Coast Guard provides need to be changed, need to be reviewed...and potentially reduce the level of services. From our perspective there are a lot of areas of cost in the coast guard that could be either privatized or saved. Certainly in the regulatory area and in some of the aids to navigation there are a whole lot of cost areas that need to be brought under control before there could be any thought that we would want to pay for some of these costs.

[Translation]

toute une série de propositions concernant la modification des quelques 114 règlements maritimes qui nous touchent. Nous avons recommandé que 24 règlements soient révoqués, plusieurs fusionnés, que quatre soient remplacés par des normes, que 20 soient modifiés ou simplifiés et beaucoup d'autres conservés, car nous sommes soucieux de la sécurité et considérons que la Garde côtière a un rôle à jouer à cet égard. Mais au cours des 25 dernières années, la Garde côtière a multiplié les règlements, plus que nous ne le jugeons nécessaire et, ce faisant, a alourdi les coûts à tel point que le budget de Transports Canada s'en est trouvé excessivement gonflé.

Je suis sûr que des témoins précédents vous ont déjà parlé de la concurrence américaine à laquelle nous sommes confrontés en Colombie-Britannique, et particulièrement celle de l'État de Washington. Nous sommes en concurrence avec les Américains, car nous assurons le transport de marchandises depuis l'Alaska jusqu'à la Californie.

Le régime réglementaire américain est totalement différent du nôtre dans le secteur du transport par barges. Aux États-Unis, les remorqueurs de moins de 300 tonnes de jauge brute ne sont assujettis qu'à une réglementation très restreinte de la part de la Garde côtière américaine. Il n'y a virtuellement aucune norme de sécurité minimale, en tout cas rien qui se compare à la rigueur de la réglementation canadienne.

Nous ne sommes donc certainement pas à égalité dans la concurrence avec les États-Unis. Nous avons demandé à plusieurs reprises que la Garde côtière canadienne s'inspire de l'exemple américain et s'en serve comme modèle pour la réglementation canadienne.

Notre autre préoccupation en matière de réglementation est la multiplication, depuis une vingtaine d'années, des règlements et conventions internationales préconisés par l'OMI et que la Garde côtière adore reprendre à son compte. Elle semble penser que tout ce qui vient de l'OMI doit être adopté par le Canada.

Or, les exigences proposées par l'OMI concernent en fait les gros navires au long cours. Il s'agit essentiellement de règlements de type international. Pour quelque raison, la Garde côtière refuse de voir la singularité de l'industrie du remorquage. Les normes des conventions internationales ne sont pas appropriées ni applicables aux petits navires de cabotage de la côte ouest. Toutes nos exhortations jusqu'à présent ont été ignorées, lorsque nous demandions d'être exemptés des règlements donnant effet aux conventions internationales de l'OMI.

Un autre domaine que nous voulons aborder ce matin est la tendance au recouvrement des coûts par le gouvernement. Vous avez déjà entendu l'expression «usager payeur, usager décideur». Un grand nombre des services de la Garde côtière canadienne doivent être modifiés, revus...et leur ampleur éventuellement revue à la baisse. De notre point de vue, un grand nombre de secteurs de coûts dans la Garde côtière pourraient être soit privatisés, soit supprimés. Dans le domaine de la réglementation et aussi de certaines aides à la navigation, il y a quantité de coûts que l'on pourrait commencer par mieux contrôler avant de vouloir nous les faire assumer.

[Texte]

The government is unrealistic at present when it indicates these costs should be passed on to industry. There are a lot of costs we don't feel should be there. We would like to have our say before we get the opportunity to see these costs being thrust on our industry.

The area that concerns us and that has come up in cost recovery in the past has been the focus of coast guard on commercial and marine transportation. They haven't focused to the same extent on yachts, pleasure craft, fishing vessels, and other types of vessels. The concentration when this has come up in the past has been to focus on commercial maritime transport to try to pass the costs onto commerce. We feel there's a lot more use of aids to navigation and other services of the coast guard that should be paid for by people other than those in the commercial transport mode.

Relative to the jurisdictional issue, I mentioned certainly the federal government. We recognize that maritime law is under the national law. That's the way we've been focused for many years. However, we are most perturbed, in recent times, by the intervention of the B.C. provincial government into what was considered to be matters of federal jurisdiction.

These particular areas focused on by the province are marine spills response, vessel double hulling, escort tugs, and vapour control systems for barges. These areas we feel are inappropriate for the provincial government to be intervening on. We feel they come under Transport Canada and that's where they should stay.

The other item I mentioned was an area of concern recently in relation to the fact that the British Columbia Ferry Corporation is trying to take away work from private industry. We feel that some of this work, which has been handled by our member companies for many years, is being taken over inappropriately by the crown corporation BC Ferries. This is in the mid-coastal and northern coastal areas of B.C. This work is presently being successfully carried out by private industry, and we feel that's where it should stay.

I think I've more or less covered the main items. Maybe I can just stop here and respond to any questions that anybody might have. Certainly, the area of regulatory reform is the most pressing one on our agenda with the coast guard.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Fowles, for providing the committee with a solid presentation. It was very focused. We appreciate the time it took to produce that and the time you've taken to come before our committee.

Mr. Jordan: I also appreciate the brevity of your report. A busy port like Vancouver must become fairly congested. There would be quite a responsibility, I'm sure, in the work you do. Would you ever carry anything that would be of a hazardous nature on the deck, such as for environmental purposes and that sort of thing?

[Traduction]

Le gouvernement manque de réalisme lorsqu'il prétend transférer ces coûts à l'industrie. Il y en a beaucoup qui nous paraissent tout à fait inutiles. Nous aimerions avoir notre mot à dire avant qu'on nous inflige la prise en charge de ces coûts.

Un aspect qui nous préoccupe et qui a déjà été soulevé lorsqu'on parlait de recouvrement des coûts par le passé, c'est le fait que la Garde côtière semble mettre l'accent exclusivement sur le transport commercial et maritime. Ce faisant, elle a négligé les yachts, les bateaux de plaisance et de pêche et d'autres types d'embarcations. Jusqu'à présent, chaque fois qu'il a été question de recouvrement des coûts, on se tournait vers les transporteurs maritimes commerciaux. Or, il y a beaucoup d'autres usagers des aides à la navigation et des autres services de la Garde côtière qui pourraient eux aussi payer leur part.

• 1320

Pour ce qui est du partage des compétences, nous parlons dans le mémoire du rôle du gouvernement fédéral. Nous reconnaissons que le droit maritime relève du droit national. Il en est ainsi depuis fort longtemps. Nous sommes donc très perturbés de voir, depuis peu, l'intervention du gouvernement provincial de la Colombie-Britannique dans ce qui était considéré comme un domaine de compétence fédérale.

Le gouvernement provincial prétend réglementer des aspects tels que la réaction aux déversements en mer, les doubles coques de navires, les remorqueurs d'escorte et les systèmes de contrôle des émanations des barges. Nous pensons que ce sont des aspects qui ne relèvent pas du gouvernement provincial, mais de Transports Canada, et que c'est bien ainsi.

Un autre aspect que je mentionne dans le mémoire intéresse les tentatives récentes de la British Columbia Ferry Corporation d'enlever des contrats aux transporteurs privés. Nous pensons qu'il est inconvenant que cette société d'état accapare une partie du transport qui était assuré par nos membres depuis de nombreuses années. Il s'agit là des zones côtières du centre et du nord de la Colombie-Britannique. C'est un travail qui était assuré jusqu'à présent de manière satisfaisante par le secteur privé et nous pensons qu'il devrait continuer à en être ainsi.

J'ai couvert plus ou moins les éléments principaux de notre mémoire. Je vais peut-être m'en tenir là afin de répondre aux questions que vous pourriez avoir. Le problème le plus pressant pour nous est certainement la réforme de la réglementation de la Garde côtière.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Fowles, d'avoir présenté un exposé aussi solide au comité. Il était très concis. Nous apprécions le temps que vous avez pris à le rédiger et à comparaître ici.

M. Jordan: Moi aussi j'ai apprécié la concision de votre rapport. Un port aussi achalandé que Vancouver doit être pas mal congestionné. Je suis sûr que le travail que vous faites comporte de lourdes responsabilités. Vous arrive-t-il jamais de transporter des matières dangereuses pour l'environnement sur les ponts de vos barges, ce genre de choses.

[Text]

Mr. Fowlis: Yes, we would. Some of our member companies operate rail-carrying barges, for example. Some of the pulp mills require chemicals. Some of those chemicals are delivered in a sort of intermodal transport. They come by rail from Alberta with chemicals. They get loaded onto a rail ramp here in Vancouver harbour to go onto a rail barge. Then that's carried by the rail barge to a pulp mill.

So we would be carrying hazardous cargoes on deck, although these particular barges would have many compartments so you're not dealing with a single. . . If you hole the barge it doesn't mean it's going to sink. The fact is that it would be a barge that has many bulkheads and collision compartments and so on to preclude environmental damage as a result of some type of accident.

Mr. Jordan: What would the background be of the person who is responsible for moving something hazardous. Suppose you are in the port of Vancouver and things are very congested. There would be a lot of responsibility. What would the background and training be for the person who was taking charge of that, in brief?

Mr. Fowlis: All our masters are licensed masters. From the point of view of the person in charge, which is the master of the tug, it would be somebody with probably a minimum of at least ten years of experience on a sea-going basis and who would have taken the necessary exams and qualifications to receive his towboat masters certificate.

Mr. Jordan: There'd be no need to call in somebody like a pilot to move with you or anything like that.

• 1325

Mr. Fowlis: Well, the pilots are these towboat masters that I'm talking about. That's where they get their training. They start out as towboat masters and then they become pilots.

Mr. Jordan: So these are pilots who are responsible for this.

Mr. Fowlis: Well, they're the masters of the tugs. They might eventually become pilots because that's certainly the training ground for most of the pilots on the B.C. coast. One of the chaps who was sitting here a few minutes ago was a former employee of mine.

Mr. Jordan: That's what I was getting at. Is there a need for what we went into—maybe you were in here, maybe you weren't—for the great in-depth training of these people to the extent that seemingly not very many people in Canada can acquire those qualifications because it's that selective and difficult to get?

Mr. Fowlis: There are a lot of people with the training. The fact is that the pilot exams are very severe. They do weed out the best from the total of the masters. I won't say every one of them could necessarily pass the exam, because a high level of qualification is required to receive the certification. The basic training is there, but like any other profession—if you want to call it that—there are good ones and bad ones.

[Translation]

M. Fowlis: Oui. Certaines des compagnies membres de notre conseil transportent des wagons de chemin de fer. Certaines des usines de pâtes doivent s'approvisionner en produits chimiques. Une partie de ces produits chimiques sont acheminés par une sorte de transport intermodal. Ils sont transportés par rail depuis l'Alberta, ensuite de quoi les wagons sont chargés dans le port de Vancouver sur une barge pour le transport jusqu'à l'usine de pâte à papier.

Nous transportons donc sur le pont des matières dangereuses, sauf que ce sont des barges dotées de compartiments multiples. Si l'un de ces compartiments est perforé, toute la barge ne va pas couler. C'est donc une barge équipée de nombreuses cloisons et de compartiments d'abordage pour éviter les dégâts à l'environnement suite à quelque accident.

M. Jordan: Quelle est la formation exigée de la personne responsable d'un transport aussi dangereux. Supposez que vous manœuvrez dans le port de Vancouver et que celui-ci soit encombré de navires. La responsabilité est très lourde. Quelle est la formation ou les qualifications requises de la personne qui est responsable d'un tel transport?

M. Fowlis: Tous nos commandants sont brevetés. Le responsable, c'est-à-dire le commandant du remorqueur, possède au minimum 10 années d'expérience de la navigation et a passé les examens voulus pour recevoir son brevet de commandant de remorqueur.

M. Jordan: Vous n'avez pas besoin de faire appel à un pilote à bord de vos remorqueurs.

M. Fowlis: Les pilotes sont justement les commandants de remorqueurs dont je parle. C'est là où ils suivent leur formation. Ils commencent comme commandants de remorqueurs et deviennent ensuite pilotes.

M. Jordan: Ce sont donc des pilotes qui sont responsables du transport.

M. Fowlis: Eh bien, ce sont les commandants des remorqueurs. Ils peuvent finir par devenir pilotes, car c'est certainement là que la plupart des pilotes de la côte Ouest acquièrent leur formation. L'un des messieurs qui occupaient cette place il y a quelques minutes était un de mes anciens employés.

M. Jordan: C'est à cela que je voulais en venir. Les pilotes ont-ils besoin d'une formation aussi longue que très peu de gens au Canada peuvent acquérir ces qualifications, tellement elles sont difficiles à obtenir et tellement la sélection est féroce, comme on le disait tout à l'heure. Je ne sais pas si vous étiez là pour l'entendre ou non.

M. Fowlis: Il y a beaucoup de gens qui ont la formation voulue. Mais le fait est que les examens de pilotage sont extrêmement difficiles. On sélectionne les meilleurs parmi l'ensemble des commandants. Je ne dis pas que chaque commandant réussirait nécessairement à l'examen, car des qualifications très élevées sont exigées de ceux qui reçoivent le brevet. Ils ont tous la formation de base, mais comme dans toutes les autres professions—si l'on veut considérer le pilotage comme une profession—il y a des bons et des moins bons.

[Texte]

Mr. Jordan: Okay, that's all I have.

The Chairman: Mr. Gouk.

Mr. Gouk: I would like to get some comments from you specifically on the difference between Canadian regulations and American and international regulations. What problems exist that you think we can alleviate by a reduction of regulation, without compromising safety?

Mr. Fowlis: Certainly the major area is the one of cost. The fact is that through regulation, we have higher operating costs than American operators operating the same vessel. From the perspective of the end users, vis-à-vis what they have to pay for our services, they obviously have to pay more for a vessel that has to go through the regulatory inspections, engine inspections and inspections of the various mechanical components examined under Canadian regulations but not under American jurisdiction.

Mr. Gouk: Is there a problem in the American jurisdictions, though, because they do not having these inspections? Have any problems arisen out of a lack of inspection along these parameters?

Mr. Fowlis: Oh, no. We're not talking about safety. We're talking about regulations that say you have to have such a size of square footage in a cabin for each person aboard the vessel. We're talking about opening up pumps and mechanical components of a vessel just to inspect them even when they're not broken. These are the types of things in Canadian regulations that aren't in American regulations. They just add to our costs.

Mr. Gouk: You used a specific example, talking about U.S. tugs of 300 gross tonnes.

Mr. Fowlis: Yes.

Mr. Gouk: Are they operating in direct competition with you, or are they operating in their waters while you're operating in yours, and are they cheaper down there than we are here?

Mr. Fowlis: Well, it's not quite as simple as that. We can't operate in their waters because of the Jones Act; they can't operate in our waters because of the Canadian Coasting Trade Act. But on an international voyage—and we have a lot of that relative to them because we're so close to Puget Sound, for example—a Canadian tug could transport gravel from British Columbia to Seattle, or an American tug could do the same job. So we are competing only on international voyages. We're not competing in all our business.

Mr. Gouk: In open water, yes.

Mr. Fowlis: When it comes to going from Vancouver to Elk Falls, an American can't come in and do that voyage.

Mr. Gouk: On a trip like this—Vancouver to Seattle—for an American versus a Canadian, what kind of differential in pricing advantage do they have because of this regulation? How significant is this?

Mr. Fowlis: That's pretty difficult to put a specific figure on. Every vessel is different and that's a pretty... I don't have a direct answer for that.

[Traduction]

M. Jordan: d'accord, je n'ai pas d'autre question.

Le président: Monsieur Gouk.

M. Gouk: j'aimerais avoir votre avis sur la différence entre la réglementation canadienne et la réglementation américaine et internationale. Quels problèmes pourraient être réglés par un allègement de la réglementation, sans compromettre la sécurité?

M. Fowlis: Le principal problème est une différence de coûts. Le fait est que notre réglementation nous impose des frais d'exploitation plus élevés que nos homologues américains utilisant le même navire. Du point de vue de l'utilisateur final, c'est-à-dire des tarifs qu'il paye pour nos services, il en coûte plus cher si le navire doit subir toutes sortes d'inspections, inspection des moteurs et des divers systèmes mécaniques qui sont couverts par la réglementation canadienne et ne le sont pas par la réglementation américaine.

M. Gouk: Est-ce que cette absence d'inspection aux États-Unis cause des problèmes dans les eaux américaines?

M. Fowlis: Oh, non. La sécurité n'est pas en jeu. Nous parlons là de règlements qui exigent que l'on ait une cabine de telle superficie pour chaque membre d'équipage. Il s'agit de l'obligation de démonter les pompes et autres pièces mécaniques pour l'inspection, même lorsqu'elles ne sont pas cassées. Voilà le genre de choses que l'on trouve dans la réglementation canadienne et qui n'existe pas dans l'américaine. Tout cela alourdit nos frais.

M. Gouk: Vous avez utilisé un exemple précis, les remorqueurs américains jaugeant 300 tonnes brutes.

M. Fowlis: Oui.

M. Gouk: Sont-ils en concurrence directe avec vous, ou bien opèrent-ils dans leurs eaux et vous dans les vôtres, et leurs tarifs sont-ils moindres chez eux que les vôtres ici?

M. Fowlis: Ce n'est pas tout à fait aussi simple. Ils ne peuvent pas venir dans nos eaux à cause de la Loi Jones; nous ne pouvons pas travailler dans leurs eaux en raison de la Loi canadienne sur le cabotage. Mais s'agissant d'un transport international—et nous en avons beaucoup comparé à eux, car nous sommes si proches de Puget Sound, par exemple—un remorqueur canadien pourrait transporter du gravier de Colombie Britannique jusqu'à Seattle, ou bien un remorqueur américain pourrait faire le même travail. Nous ne sommes donc en concurrence que sur les voyages internationaux. Nous ne sommes pas en concurrence sur tout l'éventail de nos activités.

M. Gouk: Mais en haute mer, oui.

M. Fowlis: S'il s'agit d'assurer un transport de Vancouver jusqu'à Elk Falls, un transporteur américain ne peut proposer ses services.

M. Gouk: Mais sur un trajet comme celui-ci—de Vancouver à Seattle—quelle est la différence de prix entre un remorqueur américain et un canadien qui est attribuable à cette réglementation? Quel est l'écart?

M. Fowlis: C'est très difficile à chiffrer précisément. Chaque navire est différent et c'est un peu... Je n'ai pas de réponse directe à vous donner.

[Text]

[Translation]

Mr. Gouk: Maybe I could say it this way: Is it a very significant amount in the grand scheme of things, or is it a relatively minor amount?

M. Gouk: Je vais poser la question ainsi: Est-ce un montant très important, par rapport au tarif total, ou bien un montant relativement mineur?

Mr. Fowlis: It's not a very minor amount, but it's also not the make-or-break that determines whether we get the job or don't get the job. In some circumstances it would only be a small percentage of the utilization of the vessel, while the rest of the time we would be working in Canada anyway.

M. Fowlis: Ce n'est pas un montant tout à fait minime, mais il ne fait pas nécessairement la différence qui va déterminer si nous avons le contrat ou non. Dans certaines circonstances, cela ne représente qu'un petit pourcentage de l'utilisation du navire, si le reste du temps nous travaillons exclusivement en eaux canadiennes.

• 1330

So it's hard to know, but there are other costs. It isn't only the regulatory factor in operating between Canada and the U.S. Certainly U.S. fuel costs are less, so we have a cost differential when it comes to fuel. We also have a differential when it comes to manning. Because of Canadian regulations and Canadian union negotiations, we have a higher manning level than the Americans have.

C'est donc difficile à cerner, mais il y a d'autres différences de coûts encore. Il n'y a pas que le facteur réglementaire qui amène un écart dans les frais d'exploitation entre le Canada et les États-Unis. Les taxes sur le carburant sont moindres aux États-Unis, et c'est un autre facteur. Il y a aussi des différences quant aux équipages. Nous sommes obligés d'avoir des équipages plus nombreux que les Américains, à cause de la réglementation canadienne et des conventions collectives canadiennes.

Mr. Gouk: So it's a very multifaceted—

M. Gouk: Il y a donc de très nombreux facteurs. . .

Mr. Fowlis: It's a very big question and it isn't just regulatory.

M. Fowlis: C'est une vaste question et il n'y a pas que la réglementation qui joue.

Mr. Hubbard: You mentioned a 300-tonne barge. What are your largest—

M. Hubbard: Vous avez parlé d'une barge de 300 tonnes. Quelles sont vos plus grosses. . .

Mr. Fowlis: A 300-tonne tug. This is a tug, not a barge.

M. Fowlis: J'ai parlé d'un remorqueur de 300 tonnes. C'est un remorqueur, non une barge.

What is our largest tug?

Quel est notre plus gros remorqueur?

Mr. Hubbard: The largest barge, we'll say.

M. Hubbard: Votre plus grosse barge, disons. . .

Mr. Fowlis: The regulations don't apply to barges. They apply only to tugs. The tugs are the ones that have the engines and manpower, and they're the ones that are regulatory.

M. Fowlis: La réglementation ne s'applique pas aux barges. Elle vise uniquement les remorqueurs. Ce sont les remorqueurs qui ont les moteurs et les équipages, et ce sont eux qui sont réglementés.

Our largest barge is 20,000 tonnes.

Notre plus grosse barge fait 20 000 tonnes.

Mr. Hubbard: And the draft of that would be how much?

M. Hubbard: Et de combien est son tirant d'eau?

Mr. Fowlis: It would be 23 feet.

M. Fowlis: De 23 pieds.

Mr. Hubbard: How big a factor is dredging in your operational area?

M. Hubbard: Dans quelle mesure le dragage est-il un facteur dans votre zone d'exploitation?

Mr. Fowlis: Dredging is a factor really only alongside docks, alongside terminals, and in that area, where you have to get in close to shore. In the harbour and pretty well all of the ports we are going between we don't have any depth problems. It's not like a river situation.

M. Fowlis: Le dragage importe pour nous uniquement à proximité des quais, des terminaux, chaque fois que l'on s'approche du rivage. Dans le port et dans tous les autres ports que nous desservons, nous n'avons pas de problème de tirant d'eau. Ce n'est pas comme dans une embouchure de fleuve.

The Mackenzie River is one of our members, NTCL. They have a different problem, because they're in a situation where there are shallows and so on and they have a need for dredging where they navigate and traverse.

NTCL, qui opère sur le fleuve Mackenzie, est l'un de nos membres. Là, le problème est différent, car il y a des hauts-fonds, etc., et la compagnie a besoin de dragage.

We don't have a need for dredging in any of the areas in which we operate. Even in the Fraser River the water depths are adequate. The only dredging comes in in our terminals and the docks we go into.

Nous n'avons besoin de dragage dans aucune des régions que nous desservons. Même dans le Fraser, la profondeur est suffisante. Le dragage n'intervient qu'à proximité des terminaux et des quais auxquels nous abordons.

Mr. Hubbard: Are most of the wharves and ports you use privately owned, or are they publicly owned and under Ports Canada policy?

M. Hubbard: Est-ce que la plupart des quais et ports que vous utilisez sont privés, ou bien s'agit-il de ports publics relevant de la politique portuaire fédérale?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Fowlis: The tugboat industry mainly is going into private ports. The main part of our operation services the forest industry, so we're going into logging operations up and down the coast in areas where there aren't even major settlements. There are just logging camps, and then we're going into the pulp mills and the sawmills and all of the industrial plants. Our industry doesn't do anything with people. We only move goods and deal with commodities.

Mr. Hubbard: We've heard information on lighthouse-keepers and our search and rescue and ports coast guard. What relationship do you have with these groups? Are there points that you want to make to this committee concerning any of them that might be beneficial?

Mr. Fowlis: Our position, as an industry, on lighthouses is that with today's technology the vast majority of them don't need to be manned. So we've made that point as an industry. With the aids to navigation of today and the level of equipment that we have aboard our vessels, there are a lot of unnecessary aids to navigation and much cost could be saved in that area.

The Chairman: Mr. Fowlis, we thank you for taking the time to be with us today. We appreciate your submission.

Jim Phillipson is the president of Tymac Launch Service, a long-standing service provider here at the Port of Vancouver. I understand that he's wearing more than one hat as a witness with us today. Mr. Phillipson, welcome. Please proceed with your presentation.

Mr. Jim Phillipson (President, Tymac Launch Service): Thank you for allowing me the opportunity to speak to you this morning.

M. Fowlis: Nous desservons principalement des ports privés. Notre plus gros client est l'industrie forestière, si bien que nous desservons des zones d'exploitation forestière le long de la côte, en des lieux où il n'y a même pas de grandes localités. Il s'agit uniquement de camps de bûcherons, ou bien d'usines de pâte à papier et de scieries et autres usines de transformation du bois. Nous ne transportons pas de passagers, uniquement des marchandises brutes.

M. Hubbard: On nous a parlé des gardiens de phare et des services de recherche et sauvetage et de la garde côtière portuaire. Quelles relations avez-vous avec ces groupes? Avez-vous quelque chose à nous dire concernant l'un ou l'autre?

M. Fowlis: Notre position, en tant qu'industrie, sur les phares, est qu'avec la technologie actuelle, la plupart n'ont pas besoin de gardien. C'est notre position. Avec les aides à la navigation disponibles aujourd'hui et l'équipement que nous avons à bord de nos remorqueurs, il y a quantité d'aides à la navigation qui sont devenues inutiles et dont la suppression permettrait de dégager d'importantes économies.

Le président: Monsieur Fowlis, merci beaucoup d'avoir pris le temps de venir nous parler aujourd'hui. Nous avons apprécié votre exposé.

Jim Phillipson est le président de Tymac Launch Service, une entreprise de service établie de longue date ici dans le port de Vancouver. Je crois savoir qu'en comparaisant aujourd'hui il porte plusieurs chapeaux. Soyez le bienvenu, monsieur Phillipson. Vous avez la parole.

M. Jim Phillipson (président, Tymac Launch Service): Je vous remercie de cette occasion de vous entretenir ce matin.

• 1335

I am president of Tymac Launch Service. Tymac is a small marine transportation company that has supplied services to the shipping industry in the port of Vancouver for over 64 years. Besides representing my company at this hearing, I am speaking on behalf of the British Columbia Marine Trades Association, through one of its sector member organizations, the Western Canada Charter Boat Association.

I would like to address two issues. The first has to do with coast guard regulations.

The B.C. Marine Trades Association represents 250 member companies, all of which derive their income from the marine industry. The brochure you have been presented with in your package will indicate to you the diversity within the membership and the financial impact the industry has on the economy of the province and the country.

Member companies are involved in the sale of marine equipment and services to a wide range of consumers. Recreational boaters, marine tourists, and users of commercial marine transportation benefit from the products and services supplied by members.

The BCMTA is very active in the development of safe marine practices. Through its membership in the Canadian Marine Manufacturers Association, the BCMTA is involved with the coast guard in the development of such things as

Je suis président de Tymac Launch Service. Tymac est une petite société de transport maritime qui fournit des services de transport dans le port de Vancouver depuis plus de 64 ans. En plus de représenter ma société à cette audience, je parle au nom de la British Columbia Marine Trades Association, par l'intermédiaire de l'une des organisations sectorielles membres, la Western Canada Charter Boat Association.

J'aimerais traiter de deux aspects. Le premier concerne la réglementation de la garde côtière.

La B.C. Marine Trades Association représente 250 sociétés membres, qui toutes tirent leur revenu du transport par eau. La brochure que nous avons jointe à la documentation montre la diversité de nos membres et l'importance financière que représente cette industrie dans l'économie de la province et du pays.

Les compagnies membres fournissent des services et du matériel maritime à un vaste éventail de clients. Les plaisanciers, les touristes et les usagers du transport maritime commercial tirent parti des produits et services fournis par les membres.

La BCMTA est très active sur le plan de l'établissement de pratiques maritimes sûres. Par le biais de sa participation à la Canadian Marine Manufacturers Association, la BCMTA travaille avec la garde côtière à l'élaboration de choses telles

[Text]

standards for personal watercraft, the pleasure boat licensing and registration system, and discussions about operator proficiency standards. Through the Western Canada Charter Boat Association, members are represented in discussions with the coast guard on safety issues related to the marine transportation of people, whether for commercial or pleasure purposes.

The BCMTA's name describes that it is a trade association. Trade associations are interested in promoting their members' goods and services for the financial betterment of the members and their employees. While this objective is of great importance, there is an underlying requirement that comes before all else. That requirement is safety of the public, safety of the customer, and safety of the employee.

The association promotes safe practices by making its members aware of safety-related products and services as well as current regulations. A point, however, can be reached at which no matter how responsible an association is in the promotion of safety, no matter how many regulations are written, no matter how safely a piece of equipment or a boat is built to be, if an individual decides he or she is going to do something unsafe, there is a chance someone may be injured or killed as a result.

As I've all ready said, the association promotes regulations that make for a safer marine industry. That is not to say it promotes all regulations that are developed in the name of safety. Quite clearly there are a number of regulations, as well as certain sections of the Canada Shipping Act, that are outdated, ill-conceived, or misdirected.

In 1992 the Department of Transport directed a regulatory review analysis the results of which indicated that 72 regulations should be revoked, 23 regulations should be modified, and 45 regulations should be combined with others. We support the findings of the regulatory review analysis, but it appears very little is being done about them in a meaningful way. In fact, the reverse is occurring. More regulations and more restrictive amendments to existing regulations are being forced on industry.

I fully understand the word "forced" carries a very strong intimation. I do not use the word lightly.

I've been actively involved with the Canadian Marine Advisory Council for the past six years. During that time the current user-friendly philosophy has emerged from the senior level of the coast guard. I believe the objectives of the executive level are commendable, but the results at the working level are not.

The "now" generation of the coast guard professes that it consults with industry before formulating new standards or regulations or amendments thereto. This occurs in very few instances. In some matters the industry is consulted before new or modified rules are developed, only to find out later that its logical argument can be thrown out from expediency or, much worse, from the involvement of coast guard personnel who know very little about the subject-matter or its implications.

[Translation]

que les normes pour les embarcations personnelles, le système d'agrément et d'enregistrement des bateaux de plaisance ainsi que les normes de compétence des opérateurs d'embarcation. Par le biais de la Western Canada Charter Boat Association, les membres sont représentés dans les discussions avec la garde côtière sur les questions de sécurité touchant le transport maritime de voyageurs, que ce soit à des fins commerciales ou d'agrément.

Le nom de la BCMTA indique qu'il s'agit d'une association professionnelle. Les associations professionnelles ont pour vocation de promouvoir les biens et services de leurs membres, dans l'intérêt financier des sociétés concernées et de leur personnel. Cet objectif est de grande importance mais il suppose qu'une condition préalable soit assurée, à savoir la sécurité du public, la sécurité du client et la sécurité de l'employé.

L'association oeuvre pour la sécurité en faisant connaître à ses membres les produits et services contribuant à la sécurité, et en leur faisant connaître la réglementation en vigueur. Cependant, aussi responsable que se montre une association en matière de promotion de la sécurité, aussi grand soit le nombre de règlements promulgués, aussi sûre que soit une pièce d'équipement ou un bateau, si la personne qui les fait fonctionner se montre imprudente, il y a des chances que quelqu'un soit blessé ou tué.

Comme je l'ai déjà dit, l'association promeut les règlements qui contribuent à la sécurité maritime. Cela ne signifie pas qu'elle souscrit à tous les règlements rédigés au nom de la sécurité. À l'évidence, il y en a un certain nombre, de même qu'il y a certaines dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui sont désuets et mal conçus.

En 1992, le ministère des Transports a commandé un examen de la réglementation dont il est ressorti que 72 règlements devraient être révoqués, 23 modifiés et 45 amalgamés à d'autres. Nous souscrivons à ces conclusions, mais il semble que pas grand-chose ne soit fait pour y donner suite. C'est même l'inverse. On impose à l'industrie davantage de règlements et des modifications plus restrictives apportées à des règlements existants.

Ce n'est pas à la légère que j'utilise le terme «imposer».

Je participe activement aux travaux du Conseil consultatif maritime canadien depuis six ans. Au cours de cette période on a vu émerger dans les niveaux supérieurs de la garde côtière la notion de convivialité des règlements et services. Je pense que les objectifs de la direction sont louables, mais les résultats ne suivent pas au niveau pratique.

La «nouvelle» génération de gestionnaires de la garde côtière professe la concertation avec l'industrie avant de formuler de nouvelles normes ou règlements ou modifications aux règlements. Or, dans la pratique, ce n'est vrai que dans un très petit nombre de cas. Parfois, l'industrie est consultée avant que des règles nouvelles ou modifiées soient promulguées, mais s'aperçoit ensuite que son argumentation logique a été ignorée pour des raisons de convenance ou, pire, par suite de l'ingérence de membres du personnel de la garde côtière qui ne connaissent pas grand-chose à la question ou aux répercussions du règlement.

[Texte]

Industry has discovered minor wording changes to amendments of regulations or to new regulations. The changes have not been previously discussed. The minor changes have had a dramatic negative economic effect on users, while creating no safety benefit. The time of the appearance of the changes seems to coincide with the point of no return in the publishing of the *Canada Gazette* part II.

[Traduction]

L'industrie a découvert quelques changements mineurs dans le libellé de modifications apportées à des règlements ou dans des nouveaux règlements. Ces altérations n'avaient fait l'objet d'aucune discussion. Or, il s'avérerait que ces changements mineurs avaient des répercussions négatives désastreuses sur les usagers, sans rien apporter de concret au niveau de la sécurité. Le moment de l'apparition de ces changements semble coïncider avec le point de non-retour que représente la publication dans la partie II de la *Gazette du Canada*.

• 1340

Recently entire documents, one reaching 92 pages in length, have been written without a clear goal or the mandate to do so. When industry recently questioned the development of a document by the coast guard, they were told it was done in the name of safety. Industry representatives, however, know that it was not done in the name of safety and that there was no mandate to develop the particular document. I submit to you that if the Canadian Coast Guard had consulted with industry or had correctly interpreted the Transportation Safety Board recommendation that they say gave them the mandate, they would have charted a much different, less costly, more result-oriented course of action.

Our door is open. We have many very well qualified people willing to help. Our message to you with respect to regulations is that the Canadian Coast Guard must become more genuinely open to input from industry and eliminate the preponderance of arrogance within the organization.

The regulatory review pointed out certain regulations that should be... [Technical Difficulty—Editor]. It is our point of view that effective enforcement of those regulations and realistic education of the users are far more productive ways to promote marine safety than to dream up endless new regulations.

I would like now to address the issue of subsidization. My company is involved in the operation of a highway trailer ferry system that transports trailers between Vancouver and Vancouver Island. We compete with Canadian Pacific Limited and B.C. Ferry Corporation.

Until the beginning of January 1995 all three organizations had fairly competitive rates on competitive services. Coincidental with the announcement of the expansion of the B.C. Ferry system with a capital outlay of around \$800 million, B.C. Ferry increased all fares on services in which it had no competition. However, at the same time B.C. Ferry reduced its fares across the board on all commercial vehicles on competitive routes.

We find this pricing policy offensive. If it were on a straight commercially competitive basis, we would not object. The problem we find is that the federal government is subsidizing the B.C. Ferry Corporation operations to the tune of about \$20 million per year. It is unfair in the extreme for a government-subsidized service to undercut privately operated free enterprise systems. Let the market decide which system is more efficient through operating efficiencies, not through artificial price manipulation.

Récemment, des documents entiers, dont un document de 92 pages, ont été rédigés sans but ni mandat précis. Lorsque les représentants de l'industrie ont remis en question l'élaboration d'un document par la garde côtière, ils se sont fait dire que ce document répondait à un besoin de sécurité. Or, ils savent que cela est faux et qu'il n'y avait aucun mandat pour l'élaboration d'un tel document. Je suis convaincu que si la garde côtière canadienne avait consulté l'industrie ou interprété correctement la recommandation du Bureau de la sécurité du transport du Canada qui lui avait forcément donné le mandat, elle aurait pris des mesures très différentes, moins coûteuses et plus orientées sur les résultats.

Nous gardons la porte ouverte. Nous avons de nombreuses personnes extrêmement qualifiées qui sont prêtes à collaborer. Notre message en ce qui a trait à la réglementation est que la Garde côtière canadienne doit se mettre plus volontiers à l'écoute de l'industrie et éliminer l'attitude arrogante qui existe au sein de l'organisation.

L'examen de la réglementation a fait état de certains règlements qui devraient... [Difficultés techniques—Éditeur]. À notre avis, l'application efficace de ce règlement et l'éducation réaliste des utilisateurs sont des moyens beaucoup plus productifs d'encourager la sécurité maritime que d'élaborer sans cesse de nouveaux règlements.

Permettez-moi d'aborder maintenant la question des subventions. Ma société offre un service de traversiers assurant le transport de camions semi-remorques entre Vancouver et l'Île de Vancouver. Nous faisons concurrence à Canadian Pacific Limited et à la B.C. Ferry Corporation.

Jusqu'au début du mois de janvier 1995, ces trois entreprises proposaient des tarifs et des services très compétitifs. À peine la Société B.C. Ferry avait-elle annoncé l'agrandissement de son réseau grâce à une dépense d'immobilisation d'environ 800 millions de dollars, qu'elle augmentait tous ses tarifs lorsqu'il n'y avait pas de concurrence. Parallèlement, B.C. Ferry appliquait une réduction générale à tous les tarifs applicables aux véhicules commerciaux empruntant les trajets sur lesquels elle est en concurrence avec d'autres sociétés.

Cette politique d'établissement des prix nous paraît malhonnête. Nous n'aurions aucune objection si elle s'appuyait uniquement sur des éléments purement commerciaux. Or, le gouvernement fédéral octroie à la B.C. Ferry Corporation des subventions de l'ordre de 20 millions de dollars chaque année. Il est tout à fait injuste qu'un service subventionné par le gouvernement fasse une concurrence déloyale à des entreprises privées. L'efficacité doit être déterminée par le marché lui-même et non pas par une manipulation artificielle des prix.

[Text]

I'm sure most taxpayers would feel the same as I do when looking at the country's debt situation. End the subsidy. It is non-productive and wasteful.

Thank you again for the opportunity to address this hearing.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Phillipson, for taking the time and enlightening the committee with your representation.

Mr. Gouk.

Mr. Gouk: There are a couple of areas you could touch on briefly. You talked about a 1972 study that resulted in an indication of 72 regulations being revoked. I have to say I'm not aware of that. Could you give me some reference to it? Do you have some specifics I could refer to in terms of what those regulations are and what, if any, have changed?

Mr. Phillipson: There are 113 of them. I could give you this document if you like. It has all the results. There's a summary at the end of this document that the analysis included 113. This is regulations reviewed and recommendations made by the Marine Regulatory Review Advisory Panel. There were 8 financial regulations looked at, 26 administrative regulations, 20 safety regulations, 11 environmental regulations, 5 cargo regulations.

Mr. Gouk: Okay, I don't really need a breakdown. If you could supply the document, that would be great.

• 1345

The Chairman: The document can be given to the clerk so that we can have it distributed to everyone.

Mr. Gouk: You talked also of a document prepared by the coast guard that was not done in the name of safety.

Mr. Phillipson: That's right.

Mr. Gouk: In your opinion, why was it done?

Mr. Phillipson: Why was it not done in the name of safety?

Mr. Gouk: What was the purpose of doing it?

Mr. Phillipson: My opinion, sir, is that it was done for job preservation, nothing else. In light of what is apparently coming down the line in the form of passing on inspection services either by class or to private enterprise and knowing full well there will be a large number of employees of the coast guard let go or retired out, it's our opinion they're making work for when they retire.

Mr. Gouk: There's just one comment I'll make with regard to the subsidization. As a general policy I agree with what you're saying, and we'll certainly look into this one.

Mr. Phillipson: Thank you.

Mrs. Terrana (Vancouver East): Do you get any subsidy from the government?

[Translation]

Je suis certain que la plupart des contribuables partagent mon avis au sujet de l'endettement de notre pays. Il est temps de supprimer les subventions; car elles sont anti-productives et constituent un gaspillage.

Je vous remercie de m'avoir donné la possibilité de présenter mon témoignage.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Phillipson, d'avoir pris le temps de venir partager votre point de vue avec le comité.

Monsieur Gouk.

M. Gouk: Il y a un ou deux points que j'aimerais soulever brièvement. Vous avez parlé d'une étude de 1972 qui avait préconisé l'annulation de 72 règlements. Je dois reconnaître que je l'ignorais totalement. Pouvez-vous me donner d'autres informations à ce sujet? Pouvez-vous me préciser quels sont ces règlements et les changements qui ont été apportés?

M. Phillipson: Il y en avait en tout 113. Si vous le voulez, je pourrais vous faire parvenir ce document qui contient tous les résultats. A la fin, il y a un sommaire qui indique que l'analyse portait sur 113 règlements. Il s'agit de règlements que la Commission consultative a examinés et au sujet desquels elle a présenté des recommandations. La commission a examiné huit règlements financiers, 26 règlements administratifs, 20 règlements concernant la sécurité, 11 règlements concernant l'environnement et 5 règlements concernant les cargaisons.

M. Gouk: Ces détails ne me sont pas vraiment utiles, mais je serais intéressé à recevoir un exemplaire de ce document.

Le président: Vous pouvez faire parvenir le document au greffier, qui se chargera de le distribuer à tous les membres du comité.

M. Gouk: Vous avez également parlé d'un document préparé par la Garde côtière pour des raisons de sécurité.

M. Phillipson: C'est exact.

M. Gouk: À votre avis, pourquoi la Garde côtière a-t-elle produit un tel document?

M. Phillipson: Pourquoi l'a-t-elle fait en invoquant des raisons de sécurité?

M. Gouk: Quel était l'utilité de ce document?

M. Phillipson: À mon avis, c'était uniquement pour préserver ses emplois. Quand on sait que les services d'inspection vont probablement se faire par catégorie ou vont être privatisés et qu'une grande partie des membres du personnel de la Garde côtière perdront leur emploi ou devront accepter une retraite anticipée, il nous paraît évident que ces gens-là préparaient leur retraite.

M. Gouk: Je voudrais faire un commentaire au sujet des subventions. De manière générale, je partage votre avis et je vais examiner de plus près cet aspect particulier.

M. Phillipson: Je vous remercie.

Mme Terrana (Vancouver-Est): Est-ce que vous bénéficiez de subventions du gouvernement?

[Texte]

Mr. Phillipson: Absolutely not, none at all. We wouldn't ask for one.

Mrs. Terrana: So you definitely have a point.

When B.C. Ferry changes its own rate structure, do companies like yours have any input? Should that not be the business practice?

Mr. Phillipson: They don't come to us and ask how we feel about it.

Mrs. Terrana: No, but nothing has happened between the two of you in trying to have uniformity—

Mr. Phillipson: Not at all.

Mrs. Terrana: Thank you.

The Chairman: Colleagues, thank you very much.

Mr. Phillipson, we appreciate the time you've taken to be here today. Thank you.

Mr. Phillipson: Thank you.

The Chairman: I'd now invite representatives of the Chamber of Shipping of British Columbia to the table. Ron Cartwright is the executive director.

Mr. Cartwright, maybe you could introduce the gentlemen who have joined you today and then give us your presentation. I understand it will be about ten minutes long. Then we can get to some questions.

Mr. Ron Cartwright (Executive Director, Chamber of Shipping of British Columbia): First of all, I would like to introduce Ken Watts, the president of the chamber, and Joe Nicol, the vice-president.

The Chairman: Good morning, gentlemen.

Mr. Cartwright: Mr. Chairman, members of the Standing Committee on Transport, thank you for this opportunity to address the committee. This paper addresses those stipulated topics that fall within the competence of the Chamber of Shipping of British Columbia.

The chamber is a professional membership association representing ship owners, operators, agents, brokers, and related companies throughout B.C. A total of 108 members comprising three categories collectively contribute to international transportation services representing a benefit of \$774 million to the Canadian economy and accounting for over 9,000 jobs. That's on an annual basis.

It should be emphasized that the maritime community, of which the chamber members form a significant portion, is fundamentally committed to safe and responsible operations.

Virtually all imports and exports are carried on foreign flag vessels. For this reason, the chamber supports the Canadian government's active participation in the formulation and application of international and maritime conventions governing the management and operation of commercial ships.

[Traduction]

M. Phillipson: Absolument pas et nous n'avons pas l'intention d'en demander.

Mme Terrana: Vous êtes donc tout à fait logique avec vous-même.

Est-ce que la société B.C. Ferry sollicite le point de vue de sociétés comme la vôtre avant de modifier sa structure tarifaire? Il me semble que cela devrait se passer de cette manière dans le milieu des affaires.

M. Phillipson: Elle ne nous demande absolument pas notre avis.

Mme Terrana: Non, mais est-ce qu'il n'y a pas eu une tentative d'uniformisation. . .

M. Phillipson: Pas du tout.

Mme Terrana: Merci.

Le président: Chers collègues, merci.

Monsieur Phillipson, nous vous remercions d'avoir pris le temps de venir témoigner devant nous aujourd'hui.

M. Phillipson: Merci.

Le président: J'invite maintenant les représentants de la Chamber of Shipping of British Columbia à s'asseoir à la table. Ron Cartwright est le directeur général.

Monsieur Cartwright, veuillez nous présenter les personnes qui vous accompagnent avant de commencer votre exposé. Vous pourrez parler pendant une dizaine minutes, après quoi nous vous poserons des questions.

M. Ron Cartwright (directeur général, Chamber of Shipping of British Columbia): Permettez-moi tout d'abord de présenter Ken Watts, président de la chambre et Joe Nicol, le vice-président.

Le président: Bonjour messieurs.

M. Cartwright: Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité permanent des transports, je vous remercie de me donner la possibilité de m'adresser à votre comité. Au cours de mon exposé, j'ai l'intention d'aborder les aspects qui relèvent des compétences de la Chamber of Shipping of British Columbia.

La chambre est une association professionnelle qui représente des propriétaires de navires, des armateurs, des agents maritimes, des courtiers et des sociétés des milieux maritimes de toute la Colombie-Britannique. La chambre regroupe au total 108 membres appartenant à trois catégories qui offrent des services de transport internationaux représentant des bénéfices de 774 millions de dollars pour l'économie canadienne et plus de 9 000 emplois. Il s'agit là de chiffres calculés sur une base annuelle.

Permettez-moi de rappeler que les milieux maritimes, dont les membres de la chambre représentent un pourcentage important, sont foncièrement favorables à des activités sûres et responsables.

Pratiquement toutes les importations et exportations sont faites sur des navires battant pavillon étranger. Pour cette raison, la chambre appuie la participation active du gouvernement canadien à la formulation et à l'application des compensations maritimes internationales concernant la gestion et l'exploitation des navires commerciaux.

[Text]

The chamber collaborates positively with all levels of government and with other shipping sectors in promoting a rational, progressive, and commercial environment through consensus.

To address the topics, I would like to start with the port sector and give just a general commentary first. In defining the model port structure, it is necessary to identify the requirements seen from the users' perspective.

[Translation]

La chambre collabore activement avec tous les paliers de gouvernement et avec les autres secteurs d'expédition afin d'encourager la mise en place volontaire d'un cadre d'exploitation rationnelle, progressiste et commercial.

Avant de parler du secteur des ports, j'aimerais faire un commentaire d'ordre général. Pour définir la structure idéale des ports, il faut au préalable préciser les besoins des utilisateurs.

• 1350

Among the priorities are imaginative, committed management with a clear perception of strategic requirements; facilitation of ongoing dialogue with port users; competitive infrastructure and service costs; adequate terminal facilities for all trades; flexibility and timely adaptation of facilities to meet changing needs; creative, stable labour port practices; high productivity, including the interface with other transport modes; a record of safe and environmentally conscious practices without excessive or ill-conceived regulations; and positive relationships with adjacent municipalities and government bodies, by which these parties are able to participate in the decision-making process.

The governing body of the port should provide a means for the industry representing the users to influence the decision-making process.

If a port is to predictably meet the above criteria and preserve competitiveness, the structure must provide for essential autonomy and a streamlined decision-making process.

The chamber advocates maintaining the federal structure of ports and the concept of ports collectively as a national asset integral to the national transportation system.

The Chamber of Shipping stands behind Vancouver Port Corporation's concept of the time. The fact that the envisaged changes can be achieved quickly without legislation is an added incentive.

The major thrust of the change is to cut the unnecessary costs and time factors involved in the current structure. Setting aside the considerable administrative overhead, the layer of costly bureaucratic procedures in Canada Ports Corporation can be exemplified in a practical sense by comparison with the time taken to obtain permission to build terminal facilities: eighteen months in Vancouver, six months in Seattle.

We advocate dismantling CPC, subject only to safeguarding the national function of any valued services currently under CPC, and having the corporation report directly to the minister. Simultaneously, we would wish to see a forum established that would provide for local participation by all stakeholders in port policy decisions.

Turning to Fraser port, the fact that this area can offer two major competing ports is an extremely positive feature and should not be altered. The chamber favours an approach whereby increased autonomy is achieved by modifying the administrative procedures without seeking to be involved in a time-consuming process of changing legislation.

Nous voulons mettre au rang des priorités une gestion imaginative et engagée, fondée sur une perception claire des besoins stratégiques; la promotion d'un dialogue continu avec les usagers des ports; une infrastructure et des tarifs compétitifs; des installations terminales appropriées à tous les secteurs des milieux maritimes; une plus grande flexibilité et une capacité d'adaptation des installations aux besoins changeants; des pratiques portuaires créatives et stables concernant la main-d'oeuvre; une grande productivité et des échanges avec les autres modes de transport; une réputation de sécurité et de protection de l'environnement sans une réglementation excessive ou mal conçue; et des relations positives avec les municipalités voisines et les divers organismes gouvernementaux, afin que les parties concernées puissent participer au processus de décision.

L'industrie représentant les usagers devrait pouvoir influencer le processus de décision par l'intermédiaire de l'organisme d'exploitation du port.

Pour qu'un port puisse respecter les critères susmentionnés tout en restant concurrentiel, la structure doit permettre une autonomie indispensable et un processus de décision rationalisé.

La chambre préconise le maintien de la structure fédérale et de la notion collective de port qui fait partie intégrante du réseau national des transports.

The Chamber of Shipping partage le point de vue de la Société du Port de Vancouver en ce qui a trait aux délais. Le fait de pouvoir appliquer rapidement les changements envisagés sans modifier la loi constitue un incitatif supplémentaire.

Le changement vise essentiellement à réduire les coûts et les délais inutiles qu'impose la structure actuelle. Sans parler des frais administratifs considérables, la comparaison des délais nécessaires pour obtenir l'autorisation d'installations terminales illustre bien le coût des méthodes administratives qu'applique la Société des ports du Canada: il faut 18 mois à Vancouver et six mois à Seattle.

Nous recommandons l'annulation de toutes les fonctions de la Société des ports du Canada, à l'exception de la fonction nationale de certains services utiles qu'offre actuellement la société et pour lesquels elle devrait faire rapport directement au ministre. Parallèlement, nous souhaitons la création d'une tribune qui permettrait la participation locale de toutes les personnes concernées par les politiques portuaires.

Au sujet du Port du Fraser, cette région permet l'exploitation de deux ports importants qui se font concurrence. Il ne faudrait rien changer à cette situation qui est extrêmement positive. La chambre préconise une approche autorisant une plus grande autonomie grâce à la modification des procédures administratives plutôt que par le processus plus rapide de modifications de la législation.

[Texte]

The Fraser River Harbour Commission has tabled a suggestion for streamlining, which also avoids legislative change. The chamber supports the suggested package, including the assumption of some coast guard services now in place.

On piloting services, as the chamber represents the majority of foreign shipowners and the operators utilizing west coast port facilities, and as these owners and operators have been identified by the authority as their principal clients, we feel best qualified to speak on the issue.

Safety of the environment in the public interest is one of the major components of the Pilotage Act. However, the safety of vessels, cargoes, and crews is of equal concern to the chamber.

The current act provides for the following factors, which we consider to be essential in continuing our historical success on the west coast, achieved without burdening the Canadian taxpayers and yet still meeting safety concerns.

The act provides for decentralization of administrative and operational functions, allowing the authority to develop and maintain standards of service in keeping with each region's unique requirements. To consider centralizing the pilotage activities of all regions of the country would spawn a costly and inefficient bureaucracy.

The act provides a degree of local autonomy with regard to regulatory power, permitting the authority to manage its jurisdictional differences in an expeditious manner.

The act creates a monopoly, and as a consequence problems of a real or perceived nature must be addressed. An example is the cost of pilotage on the west coast.

The chamber does not oppose tariff increases when these are considered to be compatible with economic times. We are generally consulted prior to and during negotiations, but we do not have a direct involvement in those negotiations.

It is difficult to perceive the results of breaking up the B.C. coast pilots into smaller entities in order to gain the benefits of a free-market environment. As a result, a direct involvement in negotiations by the chamber would be desirable.

The question of pilot services directly operated by local port authorities continues to surface. The cost-effective utilization of pilot services continues to be monitored and the need for a review of the authority's ability to optimize those services must be ongoing. Changes that will enhance the cost base to the industry should be encompassed within the act.

On pilotage waivers and compulsory pilot, there should be a more flexible application of the peer process in the granting of waivers of pilotage services. The current restrictions under the act make the waiver process impractical. While the waivers are granted, it seems to favour nationality rather than safety.

[Traduction]

La Commission de port du Fraser a déposé une proposition de rationalisation qui rejette également tout changement législatif. La chambre appuie la formule proposée, y compris la fourniture de certains services de garde côtière.

Quant aux services de pilotage, nous estimons que la chambre est la mieux placée pour en parler puisqu'elle représente la majorité des propriétaires et exploitants de navires étrangers utilisant les installations portuaires de la côte ouest et puisque l'administration a reconnu que ces propriétaires et exploitants étaient ses principaux clients.

La Loi sur le pilotage vise principalement à protéger l'environnement dans l'intérêt de la population. Cependant, la chambre se soucie tout autant de la sécurité des navires, des cargaisons et des équipages.

Dans sa forme actuelle, la loi propose un certain nombre de facteurs que nous jugeons essentiels pour assurer la prospérité que la côte ouest a toujours connue, tout en maintenant les critères de sécurité sans pour autant alourdir le fardeau des contribuables canadiens.

La loi prévoit la décentralisation des fonctions administratives et opérationnelles en autorisant l'administration à élaborer et maintenir des normes de services répondant aux besoins propres à chaque région. La centralisation des activités de pilotage de toutes les régions du pays donnerait naissance à une bureaucratie coûteuse et inefficace.

La loi prévoit, à l'échelle locale, un certain degré d'autonomie en matière de réglementation, permettant ainsi à l'administration portuaire de régler avec diligence les différences qui se présentent au niveau des compétences.

La loi crée un monopole qui entraîne des problèmes réels ou perçus comme tels. Le coût des services de pilotage sur la côte ouest en est un exemple.

La chambre ne s'oppose pas à l'augmentation des tarifs lorsqu'ils sont jugés compatibles avec la conjoncture économique. Nous sommes généralement consultés pendant et avant les négociations, mais nous n'y participons pas directement.

Il est difficile d'imaginer quels seraient les résultats du morcellement des services de pilotage de la côte de la Colombie-Britannique en plus petites unités dans le but de bénéficier des avantages de la concurrence. C'est pourquoi il serait utile que la chambre puisse participer directement aux négociations.

• 1355

La question des services de pilotage directement exploités par les administrations portuaires locales fait régulièrement surface. On continue de surveiller l'utilisation efficace des services de pilotage et il faut contrôler en permanence la capacité de l'administration portuaire à améliorer ces services. La loi devrait proposer des changements visant à améliorer le prix de base à facturer à l'industrie.

Dans le cadre des dispenses et des obligations d'avoir recours aux services de pilotage, il faudrait appliquer de manière plus souple le processus d'examen par les pairs. Les restrictions qu'impose actuellement la loi rendent le processus de dispense pratiquement impossible à appliquer. Il semble que les dispenses soient accordées plutôt en fonction de la nationalité que pour des raisons de sécurité.

[Text]

Alternative qualifications: Regionally, the authority sets the regulations and the examinations. There are fewer qualified Canadian citizens today with certification enabling them to sit for pilotage training and examinations.

The decline of the Canadian merchant marine and more particularly the shrinking of the B.C. coastal towboat industry may soon require the regulations to be re-examined to allow greater entry potential to pilots having deep sea experience rather than local experience. Perhaps licensing specific areas, rather than the whole coast, would assist in this.

There's the question of board representation. When considering the fiduciary responsibility of each board member, it is difficult to include pilot representation on the board of authority. Pilots, by nature, must be an integral part of the technical enhancement process and the efficient utilization of pilot services can be structured as an adjunct to the board in order to draw on their specific areas of expertise. Pilot representatives should not sit as board members, as their role is continually compromised during negotiations.

As for matters of discipline and a host of other topics associated with labour-management decorum, I think those should be active pilots.

In conclusion, the Pacific Pilotage Authority has functioned well on the west coast and must retain its regional autonomy.

Our concerns, were they to be addressed as we have presented them, would require a change to the act. We would welcome a changing of the act to the aforementioned degree to achieve our objectives, but we don't wish to see the act changed to meet the aspirations of other region's motives that we deem not to be in the best interests of the west coast shipping industry.

If changing the act harbours a centralized administration and operational mode, then we, the Chamber of Shipping of British Columbia, must opt for the status quo.

Take the question of the seaway. The chamber has no mandate to take a position on this topic. Nevertheless, it is our firm opinion that the principle of direct or indirect subsidy as a support vehicle is fundamentally wrong and should not be contemplated.

I'll turn to the Canadian Coast Guard. The chamber, representing a large majority of the commercial maritime community, is contributing directly to the process of rationalization of the coast guard structure and services by its participation on the Marine Advisory Board, MAB. In this respect, the chamber has stated its firm support for the coast guard as a national regulatory and coordination federal agency.

We are convinced that in the interest of cost efficiency the central function of coast guard should be limited to providing the policy and coordination for national activities. The application of coast guard operations and services should be

[Translation]

Modification des modalités d'examen: ce sont les administrations portuaires qui établissent les règlements et les examens dans les régions. Les citoyens canadiens ayant les compétences nécessaires pour suivre une formation et passer des examens de pilotage sont moins nombreux.

La marine marchande canadienne étant actuellement en déclin et surtout les activités de l'industrie du remorquage sur la côte de la Colombie-Britannique étant en régression, il faudra peut-être bientôt réexaminer la réglementation afin d'ouvrir plus largement les portes aux pilotes ayant une expérience de la haute mer plutôt que du secteur maritime local. La solution consisterait peut-être à octroyer des permis pour certains secteurs précis plutôt que pour l'ensemble de la côte.

Il y a ensuite la question de la représentation au sein de la commission. Compte tenu de la responsabilité fiduciaire de chaque membre de la commission, il est difficile de prévoir une représentation des pilotes au sein de la commission. Par nature, les pilotes doivent faire partie intégrante du processus d'amélioration technique et il est possible de tirer parti de leurs domaines particuliers de compétences en faisant de l'utilisation efficace des services de pilotage une fonction connexe de la commission. Les représentants des pilotes ne devraient pas siéger à titre de membres de la commission, étant donné que leur rôle est continuellement remis en question pendant les négociations.

Quant aux questions de discipline et à toutes les autres questions du domaine patronal-syndical, je pense qu'elles devraient être confiées à des pilotes en activité.

En conclusion, l'Administration de pilotage du Pacifique ayant donné jusqu'à présent de bons résultats sur la côte ouest, il faudrait maintenir son autonomie régionale.

Pour apporter une solution aux points que nous avons soulevés, il faudrait modifier la loi. Nous préconisons d'apporter des changements à la loi en vue d'atteindre les objectifs que nous avons exposés, mais nous ne souhaitons pas que la loi soit modifiée pour répondre aux aspirations des autres régions qui ne nous semblent pas aller dans l'intérêt de l'industrie du transport de la côte ouest.

La Chamber of Shipping of British Columbia préfère le statu quo à des changements qui préconiseraient la centralisation de l'administration et de l'exploitation.

Prenons la question des voies navigables. La chambre n'est pas habilitée à prendre position sur cette question. Cependant, nous sommes fermement convaincus que la subvention directe ou indirecte comme mécanisme de soutien est un principe fondamentalement mauvais qu'il ne faudrait pas envisager.

Quant à la Garde côtière canadienne, la chambre, qui représente une grande part du secteur maritime commercial, contribue directement à la rationalisation de la structure et des services de la Garde côtière en prenant part aux travaux de la Commission consultative maritime. À ce titre, la chambre est tout à fait favorable à ce que la Garde côtière exerce un rôle d'organisme fédéral de réglementation et de coordination.

Nous sommes convaincus que, pour des raisons de rentabilité, la fonction centrale de la Garde côtière se limite à assurer l'élaboration de la politique et la coordination des activités nationales. Il faudrait que la Garde côtière puisse

[Texte]

administered at the regional level with high autonomy and flexibility to apply regional considerations. By definition, the central administration should be of the minimum structure necessary to fulfil the role.

Our aim is to see the main thrust of the rationalization program directed from the best platform of an objective review of the desired role and function of the coast guard in the context of the current fiscal and political realities. We are heartened to see that the essential soul-searching appears to be underway and that the MAB is a credible vehicle in the process.

Our priorities are as follows. Our first main point is that in light of the defined future role, it must be ensured that all opportunities for achieving cost-efficiencies are isolated and immediately implemented, including the sharing of resources—human, technological and assets—with other federal agencies, such as the Department of Fisheries and Oceans, the Department of National Defence, etc.

[Traduction]

administrer ses opérations et ses services au niveau régional avec une grande autonomie et s'adapter aux conditions régionales. Par définition, l'administration centrale devrait être limitée à la structure minimale nécessaire pour remplir cette fonction.

Nous souhaitons que le programme de rationalisation se fonde sur un examen objectif du rôle et de la fonction souhaités pour la Garde côtière, compte tenu des réalités financières et politiques. Nous sommes encouragés de voir que la réflexion en ce sens est ébauchée et que la Commission consultative maritime est un véhicule crédible.

Nos priorités sont les suivantes. En fonction du rôle futur qui vient d'être défini, nous proposons tout d'abord d'examiner et de mettre en oeuvre immédiatement toutes les possibilités d'augmenter la rentabilité, y compris grâce au partage des ressources humaines et techniques et des installations avec d'autres organismes fédéraux tels que le ministère des Pêches et Océans, le ministère de la Défense nationale, etc.

• 1400

The base review must include consideration of any current or planned coast guard service in light of its future application and delivery at optimum cost. The review should take into account views of all the involved organizations that directly interface with the coast guard. In this context, the chamber supports the view of the B.C. Maritime Employers' Association in regard to retaining coast guard's direct involvement in safety matters and regulatory interpretation onboard vessels.

The full range of future service delivery options must be taken into account, including partnership with industry, full commercialization, and privatization, with coast guard retaining its audit function where relevant. Consideration of alternate service delivery should be applied to any form of coast guard service, both inside and outside of the strictly regulatory function. Candidates include: firstly, vessel traffic services, in particular, information management and distribution, which should be largely handled by the industry; secondly, short-range aids, placement and maintenance. There is great potential for cost savings in the number of aids required for commercial vessels once the imminent position and communication technology is in place. Figures of 80% have been advanced. Placement and maintenance could be officially done through private contractor.

Third is navigational and communications infrastructures. The time is right for grasping the full benefits of new technology in this area by integrating the needs of all modes—marine, air, rail and road—with a shared infrastructure. The potential savings from shared resources are enormous.

L'examen de base doit se pencher sur tous les services actuels ou prévus de la Garde côtière compte tenu de leur application et de leurs prestations futures, au moindre coût. L'examen devrait prendre en compte le point de vue de toutes les organisations concernées qui ont des rapports directs avec la Garde côtière. À ce titre, la chambre appuie le point de vue de la B.C. Maritime Employers' Association, qui préconise de maintenir une participation directe de la Garde côtière en matière de sécurité et d'interprétation des règlements à bord des navires.

Il faut prendre en compte toute la gamme des options possibles de services, y compris le partenariat avec l'industrie, la commercialisation intégrale et la privatisation, formule dans laquelle la Garde côtière conserverait sa fonction de vérification dans les cas qui s'appliquent. Il faudrait envisager d'autres formules de prestation pour tous les services de la Garde côtière, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du strict champ de la réglementation. Les tout premiers visés seraient les services du trafic maritime, en particulier la gestion et la diffusion des informations dont l'industrie pourrait en grande partie se charger; et en deuxième lieu les aides à courte portée, leur installation et leur entretien. Il sera possible de réaliser d'importantes économies grâce à la réduction du nombre d'aides nécessaires pour les navires commerciaux une fois que la technologie de communication et d'établissement des positions, dont l'avènement est proche, sera opérationnelle. On parle d'économies de l'ordre de 80 p. 100. L'installation et l'entretien pourraient officiellement être confiés au secteur privé.

Les infrastructures de navigation et de communication viennent en troisième position. Le moment est venu de retirer tous les avantages de la nouvelle technologie dans ce domaine en procédant à l'intégration intermodale des besoins de tous les modes de transport maritimes, aériens, ferroviaires et routiers dans une infrastructure commune. Le partage des ressources permettrait des économies énormes.

[Text]

Fourth is support and operational aspects of search and rescue. A high level of volunteer and general public involvement is possible to supplement the governmental coordination and operational activity. The U.K. Royal Lifeboat Institution may well serve as a model for the future application of elements of a SAR program.

Fifth is waterway maintenance. The potential for private contracting exists. Port administration should be handed over to local government. The Mackenzie River navigation aids have potential for private contracting.

Next, we would also like to see an extension of the philosophy of intergovernmental efficiency and the set-up of practical arrangements with provincial and local governments in the interest of avoiding wasteful duplication and effort. In this respect the chamber is emphatically not advocating that the federal government should relinquish any jurisdiction. Developing technology offers unprecedented opportunity for improving both efficiency and cost economics. Such opportunity should be considered in the spirit of cooperation and in the national interest.

Implementation of any form of cost-recovery program for the delivery of any coast guard services should be preceded by a considered analysis of each service profile, the aim being to identify all of the beneficiaries—including non-commercial, private and public sectors—and to establish equitable apportionment.

The chamber will support the application of cost-recovery provided it is based strictly on the above principles.

Safety and environmental concerns are not the sole prerogative of government, the general public or groups having specific points of focus. The maritime commercial community is demonstrably responsible and sensitive to these issues. Industry has always collaborated in implementing procedures and in shouldering its fair share of those costs that sensibly address their mutually valid concerns. For example, the shipping industry has voluntarily introduced tug escorts and is behind the soon-to-be-introduced oil response regulations.

Canada is an active participant within the international regime and the chamber is committed to supporting its position. We do, however, have strong reservations whenever we perceive the possibility that safety and environment concerns can be exploited and used as a means of applying regulation for its own sake. For example, Canada's continued competitiveness is impacted by U.S. domestic legislation, such as OPA-90. And the federal agencies appear to shelter behind the emotive appeal of safety in the environment, rather than face the real issue of national sovereignty in the face of unilateral enforcement by the U.S.

• 1405

The Canadian shipping industry has historically facilitated the economic benefits of international trade in a predictable, safe, and professional manner. Given fair and responsible treatment, it will continue to do so.

[Translation]

En quatrième lieu viennent les opérations de recherche et de sauvetage. Il est possible de compléter les activités de coordination et d'exploitation du gouvernement par une participation bénévole importante de la population. Le futur programme de recherche et sauvetage pourrait s'inspirer de la Royal Lifeboat Institution du Royaume Uni.

Cinquièmement, il y a l'entretien des voies navigables. Il est possible de confier ces services au secteur privé. L'administration portuaire devrait être remise à l'administration locale. Des entreprises du secteur privé pourraient se charger des aides à la navigation du Mackenzie.

Ensuite, nous souhaitons l'application générale des principes d'efficacité intergouvernementale et la mise en place d'ententes pratiques entre les gouvernements provinciaux et les administrations locales en vue d'éviter le double emploi et le gaspillage d'énergies. À ce titre, la chambre prie instamment le gouvernement fédéral de n'abandonner aucune de ses compétences. La nouvelle technologie nous fournit un moyen sans précédent d'améliorer la rentabilité. Il faudrait en tirer parti dans un esprit de collaboration et dans l'intérêt national.

Il ne faudrait appliquer aucun programme de récupération des coûts aux services de la Garde côtière avant d'avoir effectué une analyse approfondie de chaque service dans le but de définir tous les bénéficiaires—organismes non commerciaux, secteur privé et secteur public—et d'en établir une répartition équitable.

La chambre est favorable à l'application d'un programme de récupération des coûts dans la mesure où il suivrait strictement les principes susmentionnés.

Les préoccupations concernant la sécurité et l'environnement ne sont pas réservées uniquement à l'État ou aux groupes d'intérêts spéciaux. Le secteur maritime commercial est sensible à ces questions et a donné la preuve de son intérêt. L'industrie a toujours participé à la mise en oeuvre des procédures et a assumé sa juste part des coûts correspondant à ses préoccupations. Par exemple, l'industrie du transport a décidé d'elle-même d'introduire des escortes de remorqueurs et est à l'origine de la réglementation concernant l'intervention en cas de déversements de pétrole, qui sera présentée prochainement.

Le Canada est un intervenant actif sur la scène internationale et la chambre s'engage à appuyer sa position. Toutefois, nous émettons de fortes réserves lorsque nous craignons que les préoccupations en matière de sécurité et d'environnement sont invoquées pour appliquer une réglementation sans utilité véritable. Par exemple, une réglementation américaine comme celle que l'on appelle «OPA-90» contribue à réduire la compétitivité du Canada. Par ailleurs, les organismes fédéraux semblent toujours jouer sur la corde sensible de la sécurité et de l'environnement, plutôt que d'aborder la véritable question de la souveraineté nationale que soulève l'application unilatérale de la réglementation par les États-Unis.

L'industrie canadienne du transport a toujours contribué à l'essor du commerce international de manière raisonnée, sûre et professionnelle. Elle continuera de le faire si elle bénéficie d'un traitement équitable et responsable.

[Texte]

This concludes the statement representing the views of this association's membership. We thank the committee for the opportunity. We wish you every success in this work.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Cartwright. You have obviously taken some time and had much input into the report you presented to us today, and we appreciate it.

I notice that there is an addendum, and I will mention it for the committee's perusal.

The North West Cruiseship Association has also presented a written brief to this standing committee, and we appreciate the work that association has done for us in that regard.

I am just curious, Mr. Cartwright. If one were to take a cursory look at this document and try quickly to summarize, it appears as though the organization comes down quite strongly in favour of privatization and all the opportunities for the Canadian Coast Guard; but on the previous pages, in a nutshell, it opts for the status quo on pilotage and no commercialization opportunities or aspects toward the pilotage end. Why would that be?

Mr. Cartwright: It is really a question of being able to deliver services predictably over an area that's as complex and as widespread as British Columbia.

The Chairman: Are you talking about the coast guard or pilotage?

Mr. Cartwright: We're talking about pilotage. This is the question.

We don't see that that can predictably be done on the basis of individual pilots touting business. We feel it has to be addressed through a unified regional perspective.

We have indicated that a possibility of some regionalization of pilotage services might be applicable.

Mr. Guimond: At page 3 you mention that you advocate dismantling the CPC. Is it true? I ask this because I have problems in receiving a copy of a letter you sent—I don't know if it was yesterday or at the end of last week—asking for the firing of Mr. Arnold Masters.

After a meeting you had, a motion was presented and the chamber asked for the firing of Mr. Masters. Is that true?

Mr. Ken Watts (President, Chamber of Shipping of British Columbia): Mr. Chairman, may I answer that?

The Chairman: Identify yourself for the record.

Mr. Watts: I am Ken Watts, and I am the president of the B.C. Chamber of Shipping.

That actually wasn't the context or the content of our letter. There was somebody out from the east coast to express concern about Mr. Masters' position and activities with the Canada Port Corporation. Basically our letter said that, as we have no firsthand knowledge of this and most of the information we have received has been in newspaper articles, we weren't prepared at this time to suggest that Mr. Masters or the CPC should be disbanded.

[Traduction]

Voilà qui termine cet exposé présentant le point de vue des membres de notre association. Nous remercions le Comité de nous avoir donné la possibilité de présenter notre point de vue. Tous nos vœux l'accompagnent dans sa mission.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cartwright. Il est clair que vous avez consacré beaucoup de temps à l'exposé si riche et si complet que vous nous avez présenté aujourd'hui. Nous vous en remercions.

Je précise, à l'intention des membres du Comité, que votre mémoire est accompagné d'une annexe.

La North West Cruiseship Association a également présenté un mémoire au Comité permanent et nous la remercions pour son travail.

Il y a, monsieur Cartwright, un élément qui pique ma curiosité. Quand on parcourt rapidement votre mémoire, et qu'on essaie de le résumer, on a l'impression que votre association est nettement en faveur de la privatisation de tous les services de la Garde côtière canadienne; par contre, dans les pages précédentes, elle préconise le statu quo dans les services de pilotage et rejette toute idée de commercialisation des services dans ce secteur. Comment expliquez-vous cela?

M. Cartwright: Cela s'explique tout simplement par le fait qu'il faut pouvoir offrir les services de manière prévisible dans un secteur aussi complexe et étendu que la Colombie-Britannique.

Le président: Ce commentaire s'applique-t-il à la Garde côtière ou au pilotage?

M. Cartwright: Au pilotage. C'était la question.

Nous ne pensons pas que ce service puisse être offert par des pilotes individuels en quête de contrats. Nous estimons que les services de pilotage doivent être réunis dans une structure régionale.

Nous avons précisé qu'une certaine régionalisation des services de pilotage serait possible.

M. Guimond: À la page 3, vous vous prononcez en faveur du démantèlement de la Société des ports du Canada. Je vous pose la question parce que j'ai eu des difficultés à obtenir une copie de la lettre que vous avez envoyée—hier ou à la fin de la semaine dernière—dans laquelle vous réclamez le renvoi de M. Arnold Masters.

Est-il vrai qu'à la fin d'une réunion, la Chambre a appuyé une motion demandant la destitution de M. Masters?

M. Ken Watts (président de la Chamber of Shipping of British Columbia): Monsieur le président, permettez-moi de répondre à cette question.

Le président: Veuillez d'abord vous présenter pour les besoins du procès-verbal.

M. Watts: Je suis Ken Watts, président de la B.C. Chamber of Shipping.

Le contexte et le contenu de la lettre sont légèrement différents. Un représentant de la côte Est a exprimé certaines réserves quant aux fonctions et aux activités de M. Masters au sein de la Société canadienne des ports. Dans notre lettre, nous disions essentiellement que nous n'étions pas prêts pour le moment à réclamer le renvoi de M. Masters ou le démantèlement de la Société canadienne des ports, étant donné que les informations que nous avions à ce sujet n'étaient pas de première main et que nous les avions lues dans les journaux.

[Text]

If it could be proven, however—and we haven't heard the other side of the story—that the reports are true, then the position Mr. Masters holds is a high-profile position, absolutely demanding great integrity, and we would say that it should be looked at. Basically, that was it.

Mr. Guimond: I know you, and with your permission I will compare, because the spoken and the written words sometimes are different. Anyway, I will give this letter to the clerk. I have problems with my contact and the reception here.

• 1410

About pilotage, you have a little problem. When you mention that the act creates a monopoly, do you think the longshoremen who work on the quay are working on a monopoly basis too? The captain in the airplane, is that another monopoly? It's a specialized service. Why are specialized services a monopoly? I still have a problem understanding that. Maybe it's not the only thing, but I have a lot—

Mr. Cartwright: We're simply saying that it is. As it stands, the fact is that we have one facility, one option, so then we have a monopoly situation.

Mr. Guimond: Are the longshoremen another monopoly? Do you have other possibilities to take goods from the vessels on the quay?

Mr. Cartwright: By using different ports, yes.

Mr. Guimond: It's another kind of monopoly, the...?

Mr. Cartwright: It's a limited monopoly—

Mr. Guimond: You can ask the steward, I prefer you as a captain, and you take the purser, the steward and the girl who serves the sandwich—

The Chairman: Mr. Guimond, maybe Mr. Cartwright can answer your question.

Mr. Cartwright: My point was that there is a choice in respect of port labour. There is a choice of the ports. Certainly within an individual port there is somewhat of a monopoly, but it's not comparable with the pilotage. The pilotage is providing an exclusive service throughout a region. It's not simply directed at a particular class of vessels or a particular geography within the region. It is a single entity and therefore it does constitute a monopoly.

Mr. Gouk: You talked initially with regard to the port sector concept of maintaining the current federal structure, but basically the rest of your brief deals with the autonomy, regional autonomy, the ability of port administration to be handed over to local government and so on. What activity do you see the federal government involved in with regard to ports like the Port of Vancouver and the Fraser Port?

Mr. Watts: May I, Mr. Chair? We recognize the port as a national structure having significant impact on the rest of Canada, not just British Columbia. So we think the port corporation should be part of a national structure, although we understand that fiscal autonomy is terribly important simply for them to keep up with the competition, which for us is primarily south of the 49th parallel.

[Translation]

Nous n'avons pas entendu l'autre son de cloche, mais s'il s'avère que les informations sont exactes, il faudrait se pencher de près sur cette situation, étant donné que M. Masters occupe un poste très en vue qui exige une intégrité sans faille. Voilà essentiellement ce que nous disions dans cette lettre.

M. Guimond: Je vous connais, et si vous le permettez, je comparerai moi-même le document écrit et ce que vous venez de dire, car il y a parfois certaines différences. De toute façon, je donnerai cette lettre au greffier. J'ai certaines difficultés à joindre la personne-contact et au niveau de la réception ici.

En ce qui concerne le pilotage, vous avez un petit problème. Lorsque vous mentionnez que la loi crée un monopole, pensez-vous que les débardeurs qui travaillent sur les quais sont également en position de monopole? Peut-on parler de monopole s'agissant d'un commandant de bord d'un avion? C'est un service spécialisé. Pourquoi les services spécialisés constitueraient-ils un monopole? J'ai du mal à comprendre ce point de vue. Ce n'est peut-être pas la seule chose, mais j'ai beaucoup... .

M. Cartwright: Nous disions simplement que tel est le cas. Le fait est qu'actuellement nous avons un prestataire de ce service, une seule option, c'est pourquoi nous parlons de monopole.

M. Guimond: Les débardeurs représentent-ils également un monopole? Avez-vous d'autres moyens de débarquer les marchandises des navires sur les quais?

M. Cartwright: En utilisant différents ports, oui.

M. Guimond: C'est un autre genre de monopole, le...?

M. Cartwright: C'est un monopole limité... .

M. Guimond: Vous pouvez demander au steward, mais je vous préfère en tant que capitaine, vous prenez le commissaire du bord, le steward et la jeune fille qui sert les sandwiches... .

Le président: Monsieur Guimond, peut-être M. Cartwright pourrait-il répondre à votre question.

M. Cartwright: Je voulais dire qu'il existe un choix en ce qui concerne la main-d'œuvre portuaire. On a le choix du port. Dans le cadre d'un port particulier, il existe sans doute un monopole, mais cela n'est pas comparable au pilotage. L'Administration de pilotage offre un service exclusif dans toute une région. Cela ne s'adresse pas simplement à une catégorie particulière de navires à un endroit particulier d'une région. C'est une entité unique et, par conséquent, elle constitue un monopole.

M. Gouk: Vous avez parlé au départ de maintenir la structure fédérale actuelle en ce qui concerne le secteur des ports, mais dans le reste de votre mémoire, vous parlez essentiellement d'autonomie, d'autonomie régionale, de la capacité à transférer l'administration portuaire au gouvernement local et ainsi de suite. Quelle devrait être selon vous la participation du gouvernement fédéral à l'administration de ports comme le port de Vancouver et le port du Fraser?

M. Watts: Puis-je répondre, monsieur le président? Nous admettons que le port est une structure nationale qui influe largement sur le reste du Canada, pas seulement sur la Colombie-Britannique. C'est pourquoi nous pensons que la Société des ports doit faire partie d'une structure nationale, même si nous savons que l'autonomie financière est extrêmement importante car les ports doivent faire face à la concurrence, concurrence qui, en ce qui nous concerne, se situe essentiellement au sud du 49^e parallèle.

[Texte]

Mr. Gouk: No, I understand. Basically you're reiterating that you think there should be a national structure, but what involvement should the federal government have? What part should they play in terms of direction of the port, regulations to the port, revenues from the port? What role for the federal government in this national structure do you envision?

Mr. Watts: I guess it is only in the sense that the port authority here should have somebody in the federal government to answer to. As far as administration is concerned, I think it should be kept to an absolute minimum. I guess I would have to say they would play very little part, other than the corporation here answering to the federal government. I don't think they should have any—

Mr. Gouk: Minimum bureaucracy.

Mr. Watts: A minimal amount of bureaucracy, primarily. I think there's a great redundancy there now and I don't think we really need it.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk. Mrs. Terrana.

Mrs. Terrana: Just to continue that discussion, because we are talking about all the ports, not just these ports, would you see the crown corporations continuing? They are now crown corporations. Would you see that continuing?

Mr. Watts: Deltaport?

Mrs. Terrana: No, Vancouver, Halifax, all of these ports.

Mr. Watts: Oh, all the ports.

Mrs. Terrana: Yes.

Mr. Watts: We have no difficulty; the administration is very capable and very progressive. I guess the only thing, as we've already indicated here in the brief, is the fact that we'd like monetary economy, fiscal economy. That's important for them to keep up with the competition.

I would say the status quo remains, with the exception that I don't think this corporation should have to answer to another bureaucracy in Ottawa. It's simply not necessary. They're capable of doing the job here without the redundancies involved in the CPC.

Mrs. Terrana: Also, on page 5, on the pilotage waivers of compulsory pilots, your last sentence says "Where waivers are granted it seems to favour nationality rather than safety". What do you mean by that?

Mr. Joe Nicol (Vice-President, Chamber of Shipping of British Columbia): What we mean by that is that it seems rather easy to get a pilotage waiver if you have an American flag. I shouldn't pick on one nation, but if you're operating on a regular trade route with a foreign flag vessel the restrictions are very, very severe and it's very difficult to obtain. We feel waivers should be granted equally based on safety factors.

[Traduction]

M. Gouk: Non, je comprends. En fait, vous répétez qu'il faut une structure nationale, mais quel devrait être le rôle du gouvernement fédéral? Quel rôle doit-il jouer en ce qui concerne la direction du port, les règlements du port, les revenus du port? Quel rôle doit jouer le gouvernement fédéral dans cette structure nationale?

M. Watts: Je pense que c'est seulement dans la mesure où l'Administration portuaire devrait avoir à rendre compte à quelqu'un au gouvernement fédéral. En ce qui concerne la gestion, je pense que le rôle du gouvernement doit être minimal. Je dirais sans doute qu'il aurait un très petit rôle, sauf que la Société aurait à rendre compte au gouvernement fédéral. Je ne pense pas qu'il devrait y avoir...

M. Gouk: Une bureaucratie minimale.

M. Watts: Minimale, effectivement. Je pense qu'il y a déjà beaucoup de double emploi et je ne crois pas que ce soit une bonne chose.

Le président: Merci, monsieur Gouk. Madame Terrana.

Mme Terrana: Pour faire suite à cette discussion, puisque nous parlons de tous les ports, et pas seulement de ces ports-ci, pensez-vous que le statut de société d'État devrait être maintenu? Ce sont maintenant des sociétés d'État. Pensez-vous qu'il faille garder cette structure?

M. Watts: Deltaport?

Mme Terrana: Non, Vancouver, Halifax, et tous ces autres ports.

M. Watts: Oh, tous les ports.

Mme Terrana: Oui.

M. Watts: Je n'y vois pas d'inconvénient. L'administration est tout à fait compétente et très progressive. La seule réserve, et nous l'avons déjà mentionnée dans le mémoire, est le fait que nous devons être économiquement et financièrement autonomes. C'est très important pour soutenir la concurrence.

Je dirais que le statu quo est satisfaisant, sauf que cette société ne devrait pas avoir à rendre compte à un autre niveau d'administration à Ottawa. Cela n'est tout simplement pas nécessaire. Elle peut très bien faire son travail ici sans les chevauchements qu'implique la SCP.

Mme Terrana: À la page 5, sur les dérogations au pilotage obligatoire, vous dites dans la dernière phrase «l'octroi des dérogations semble favoriser la nationalité plutôt que la sécurité». Que voulez-vous dire par là?

M. Joe Nicol (vice-président, Chamber of Shipping of British Columbia): Ce que nous voulons dire, c'est qu'il semble plutôt facile d'obtenir une dérogation de pilotage si vous battez pavillon américain. Je ne devrais pas prendre un exemple particulier, mais si vous exploitez une route commerciale normale avec un navire battant pavillon étranger, les restrictions sont très, très sévères et il est très difficile d'obtenir une dérogation. Je pense que les dérogations doivent être accordées équitablement en fonction de facteurs de sécurité.

[Text]

Mrs. Terrana: So you think safety suffers from it?

Mr. Nicol: No.

Mrs. Terrana: My last question has to do with page 8. In the last paragraph, where you talk about supporting operational aspects of search and rescue, do you really mean it when you say that a high level of volunteer and general public involvement is possible to supplement? I know there is great concern about search and rescue, especially in the north, and I don't know how a group of volunteer people can... Maybe you can enlighten me on this, because I am a little perturbed.

Mr. Cartwright: Well, I do put forward the U.K. Lifeboat Institution as a possible model. I appreciate that we're not talking about the U.K. here—it is a different geography and different rationale—but in the U.K. the Royal National Lifeboat Institution performs virtually the whole of the SAR function, and that's purely on a voluntary basis. Public subscription is the vehicle. They prefer to be that way. They don't want federal government interference because it's always carried too many restraints for them.

I'm not suggesting that's a directly transferred model, but I think—

Mrs. Terrana: It's something to look at anyway.

Mr. Cartwright: It is something to look at, yes.

Mrs. Terrana: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mrs. Terrana. Mr. Jordan.

Mr. Jordan: You don't go so far as to say that you'd like to see pilotage privatized, but I think you do point out some areas in there in which there's weakness, there's difficulty, there are problems.

You say there are fewer qualified Canadian citizens today with certification enabling them to sit for the training. It seems rather strange to me that we're in such a competitive world and the volume of traffic is increasing, yet the number who are qualified to work in that specific area is decreasing. Are we heading here for a collision course where fewer and fewer are qualified? You know the position that puts them in.

It just seems to be going in reverse to what you'd think it would be. To put it in the context of the benefits and the free market environment, which is what we're trying to promote, I think it even adds another dilemma when fewer and fewer seem to be qualified. I don't know whether you want to react to that or not.

One of the things I like very much—I think it's very positive—is on page 8, navigational communications infrastructure. I couldn't agree more with what you say; the time is right now when we could combine and get the full benefits of the new technology in all modes of transportation, including marine, air, and road. I think that's very, very positive.

[Translation]

Mme Terrana: Vous pensez donc que la sécurité en souffre?

M. Nicol: Non.

Mme Terrana: Ma dernière question porte sur la page 8. Dans le dernier paragraphe, vous abordez le soutien aux aspects opérationnels de la recherche et du sauvetage. Pensez-vous vraiment qu'il est possible de faire participer largement les bénévoles et le public en général à cette fonction? Je sais que la recherche et le sauvetage sont une source de préoccupation, en particulier dans le nord, mais je ne vois pas comment un groupe de bénévoles pourraient... Peut-être pourriez-vous m'éclairer à ce sujet, car cela me perturbe un peu.

M. Cartwright: Je donne un modèle possible, celui de Lifeboat Institution de Grande-Bretagne. Je sais que nous ne sommes pas la Grande-Bretagne—nous avons une géographie différente et une raison d'être différente—mais en Grande-Bretagne, la Royal National Lifeboat Institution se charge pratiquement de l'ensemble de la fonction de recherche et sauvetage, et ce de façon purement bénévole. Les contributions du public en sont le véhicule. Ils préfèrent cette façon de faire. Ils ne tiennent pas une intervention du gouvernement fédéral car cela entraîne toujours trop de restrictions.

Je ne dis pas que ce soit un modèle directement transférable, mais je crois...

Mme Terrana: C'est à envisager en tout cas.

M. Cartwright: C'est à envisager effectivement.

Mme Terrana: Merci beaucoup.

Le président: Merci, madame Terrana. Monsieur Jordan.

M. Jordan: Vous n'allez pas jusqu'à dire que le pilotage devrait être privatisé, mais je pense que vous soulignez certains secteurs où il existe des faiblesses, des difficultés, des problèmes.

Vous dites qu'il y a aujourd'hui moins de Canadiens qualifiés ayant les compétences voulues pour suivre la formation. Il me semble plutôt étrange que, dans ce monde si compétitif et compte tenu de l'accroissement du volume du trafic, le nombre des personnes qualifiées pour travailler dans ce domaine bien particulier diminue. Allons-nous au devant d'une situation où nous aurons de moins en moins de gens qualifiés? Vous savez dans quelle position cela les place.

Il me semble que nous allons dans le sens inverse de ce que à quoi l'on s'attendrait. Dans le contexte des profits et d'un libre marché, ce que nous essayons de promouvoir, le fait que de moins en moins de gens soient qualifiés crée un autre dilemme. Je ne sais pas si vous voulez répondre ou non.

Une des choses que j'apprécie beaucoup—je pense que c'est très positif—se trouve à la page 8, l'infrastructure des communications en matière de navigation. Je ne saurais souscrire davantage à ce que vous dites. Le moment est particulièrement opportun puisque nous pouvons associer et obtenir tous les avantages de la nouvelle technologie dans tous les modes de transport, que ce soit maritime, aérien et routier. Je pense que cela est très positif.

[Texte]

I think, as you say, the potential savings from shared resources are enormous if we prevent each one from duplicating. There's some duplication now, but I think it will get increasingly so as we become more competitive and things become more complicated. We'll be forced into a position where we have to get this thing together just for economic reasons if nothing else. That's a very positive idea, I think.

• 1420

The Chairman: Thank you to Mr. Cartwright and the gentlemen representing the Chamber of Shipping, and also thank you to the North West Cruise Ship Association for its written presentation to the committee.

Captain Richard Stevens (Secretary-Treasurer, Chamber of Shipping of British Columbia): May I make one correction? It's a typo. On page 5 of our submission, item 4, there's a line left out. It says, "The Port of Vancouver is cognizant of the proximity of the Port of Seattle and the lobbying by Washington interest groups and. . ." and then we've left out "the U.S. Passenger Act to allow non-U.S.-flag vessels to cruise directly to Alaskan ports".

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. That will be on the record. We appreciate your coming before us with your submission.

Finally, colleagues, we have the International Maritime Centre. We have Graham Clarke, the chairman, and Jonathan Seymour, the executive director. Gentlemen, welcome to the committee.

Mr. Graham Clarke (Chairman, International Maritime Centre): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee, for offering us this opportunity to appear before you. The presentation we're going to make is strictly extemporaneous. You do have a hand-out, I believe. We'd like to reserve time for Q and A afterwards.

As you can tell, my voice is not in the best of fettle, so I think something else is going to intervene before we go too far.

The Chairman: I have one of these Fisherman's Choice things.

Mr. Clarke: Oh, you're suffering from the same problem, are you?

The Chairman: Yes.

Mr. Clarke: Well, Mr. Chairman, ours is a good-news story, and I think it's fitting as such to be the wind-up submission on your tour through Vancouver.

The International Maritime Centre was a concept developed by the Asia Pacific Initiative. The API was a think-tank jointly sponsored through MOU by the federal and provincial governments back in December 1986. Its life span was three years—it had a mandatory sunset clause—and it wound up in 1989.

It produced, among other things, 65 different recommendations, initiatives if you will, and one of them was the devolution of the Vancouver International Airport to an authority status. I was personally responsible for that report in the API and continue to serve as a director and member of the executive on the airport board to this day.

[Traduction]

Je pense, comme vous le dites, que les économies que l'on peut faire en partageant les ressources sont énormes, si nous empêchons le double emploi. Il y a double emploi actuellement, et je pense que cela deviendra de plus en plus important à mesure que la concurrence s'intensifie et que les choses se compliquent. Nous serons obligés d'en arriver à une solution, ne serait-ce que pour des raisons économiques. Je pense que c'est une idée très positive.

Le président: Merci à monsieur Cartwright et aux représentants de la Chamber of Shipping, de même qu'à la North West Cruise Ship Association pour le mémoire qu'elle a envoyé au comité.

Le capitaine Richard Stevens (secrétaire-trésorier, Chamber of Shipping of British Columbia): Puis-je apporter une correction? C'est une erreur typographique. À la page 5 de notre mémoire, point 4, une ligne manque. Cette ligne dit «Le Port de Vancouver est conscient de la proximité du Port de Seattle et des pressions qu'exercent les groupes d'intérêts de Washington et. . .» puis il manque «que la *Passenger Act* des États-Unis permet aux navires qui ne battent pas pavillon américain de se rendre directement dans les ports de l'Alaska».

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Cela figurera au compte rendu. Nous vous remercions d'être venus témoigner.

Finalement, chers collègues, nous accueillons le Centre maritime international, représenté par Graham Clarke, président, et Jonathan Seymour, directeur exécutif. Messieurs, bienvenue au Comité.

M. Graham Clarke (président, Centre maritime international): Merci, monsieur le président et membres du Comité, de nous offrir l'occasion de comparaître devant vous. La présentation que nous allons faire est strictement improvisée. Vous avez en main un document, je crois. Nous aimerions garder du temps pour la période des questions.

Comme vous pouvez l'entendre, j'ai quelques problèmes avec ma voix, je ne vais peut-être pas pouvoir aller très loin.

Le président: J'ai un de ces *Fisherman's Choice*.

M. Clarke: Oh, vous avez donc le même problème?

Le président: Oui.

M. Clarke: Monsieur le président, nous allons vous présenter de bonnes nouvelles, c'est pourquoi je pense qu'il est tout à fait approprié que notre présentation soit la dernière de votre visite à Vancouver.

Le Centre maritime international est un concept qui découle de l'Initiative pour l'Asie et le Pacifique. Il s'agissait d'un groupe de réflexion commandité conjointement par les gouvernements fédéral et provinciaux suite à un protocole d'entente conclu en décembre 1986. Son mandat a duré trois ans—il comportait une clause d'expiration automatique—et a pris fin en 1989.

Il a produit notamment 65 recommandations, des initiatives si vous voulez. Une de ces recommandations visait à accorder à l'Aéroport international de Vancouver un statut d'administration aéroportuaire. J'ai été personnellement responsable de ce rapport au sein de l'IAP et je continue à siéger au conseil d'administration de l'aéroport à titre de directeur et de membre de l'exécutif.

[Text]

Another concept developed in the API was the International Maritime Centre concept. Before my voice packs out I'm very quickly going to touch on the steps we had to go through and the basic intent of those steps.

[Translation]

L'IAP a également élaboré le concept du Centre maritime international. Avant que ma voix ne s'éteigne complètement, je vais rapidement parler des étapes par lesquelles nous sommes passées et la raison d'être fondamentale de ces étapes.

• 1425

The Asia-Pacific initiative identified an opportunity that was being lost or missed for Canada, and that was the operation of international ships—in other words, having the owners of those ships reside in Canada. The reason that opportunity was being lost was because at that time the legislation was such that the mind-and-management test was applied to the worldwide operation of ships. This meant that anybody in that business would have all of that income considered as Canadian taxable income even though their income was generated offshore.

In 1991 I, along with Jonathan Seymour and a group of international ship operators—very significant and highly respected people—went to Ottawa and appeared before various ministers to try to convince the politicians of the time there was a significant opportunity being lost. We were successful in doing so. As a result, the mind-and-management test was removed. As a result of that, a considerable amount of international shipping activity has moved onshore. This was done at no risk to Canada simply because we did not have a significant international shipping activity onshore at the time and what little we had was planning to leave for the specific purpose of avoiding being taxed.

The international maritime business is one of the last unregulated businesses. It doesn't pay tax. It's as a result of its very efficient operation that Canada receives the benefit as an exporting country. However, we were losing the opportunity of having the decision-makers actually resident in Canada. As a result of our activities, we now have a significant amount of that kind of operating skill, talent, and repository of capital now residing onshore in Canada.

My voice is definitely going, Mr. Chairman, so I'm going to defer to Jonathan Seymour to pick up where I'm leaving off.

Mr. Jonathan Seymour (Executive Director, International Maritime Centre): Mr. Chairman, Graham, thank you.

We're not going to address any of the issues in your brief at all. However, you are, I understand, looking at marine policy from a comprehensive perspective, and therefore it is incumbent upon us to at least address what some people consider to be the most major shift in Canadian marine policy in the last 50 years.

Previously, as Graham said, Canada's tax regime pushed Canadians offshore and effectively prevented any organization wishing to locate shipping operations in Canada from doing so. In effect, foreign organizations were limited to placing in Canada what they needed to service their specifically Canadian trade. Otherwise they were exposed to Canadian domestic taxation on worldwide income.

L'initiative pour l'Asie et le Pacifique a trouvé une possibilité dont on ne se prévalait pas au Canada, c'est-à-dire l'exploitation de navires internationaux—autrement dit, le fait que les propriétaires de ces navires puissent résider au Canada. Cette possibilité n'était pas utilisée car à l'époque, la législation était telle que l'on appliquait le test de Mind-and-management à l'exploitation internationale des navires. C'est ainsi que le revenu de toute personne appartenant à ce secteur était considéré comme du revenu canadien imposable, même si celui-ci était produit à l'étranger.

En 1991, moi-même ainsi que Jonathan Seymour et un groupe d'exploitants de navires internationaux—des gens très importants et très respectés—nous sommes rendus à Ottawa et avons comparu devant plusieurs ministres pour essayer de convaincre les politiciens de l'époque que l'on perdait là une occasion importante. Nous avons réussi dans notre démarche. Le test de mind-and-management a donc été supprimé. Par la suite, une quantité considérable des activités de transport maritime s'est établie au Canada. Il n'y avait pas de risque pour le Canada simplement du fait que nous n'avions pas alors un secteur de transport maritime international important et que le peu que nous avions avait l'intention de partir précisément pour éviter d'être imposé.

Le secteur maritime international est un des derniers secteurs non réglementés. Il ne paie pas d'impôt. C'est en raison de son exploitation très efficace que le Canada en bénéficie en tant que pays exportateur. Mais nous perdons la possibilité de voir ses décideurs résider au Canada. À la suite de nos activités, nous avons dorénavant au Canada des compétences d'exploitation, des talents et des sources de capital importants.

Je suis en train de perdre ma voix, monsieur le président, c'est pourquoi je vais donner la parole à Jonathan Seymour, qui va prendre la relève.

M. Jonathan Seymour (directeur exécutif, Centre maritime international): Monsieur le président, Graham, merci.

Nous n'allons pas du tout aborder les questions traitées dans votre mémoire. Mais je crois comprendre que vous examinez la question maritime dans une perspective globale, et par conséquent, il nous incombe de parler au moins de ce que certains considèrent comme le changement le plus important qu'ait connu la politique maritime canadienne depuis 50 ans.

Graham a dit tout à l'heure que le régime fiscal du Canada faisait partir les Canadiens et empêchait en fait un organisme qui souhaitait établir ses activités de transport maritime au Canada de le faire. En fait, les organismes étrangers ne pouvaient installer au Canada qu'une partie de ce dont ils avaient besoin pour la partie spécifiquement canadienne de leur commerce. Sans quoi, ils devaient payer les impôts canadiens sur leur revenu international.

[Texte]

If one thinks about the archetypal foreign flag ship, for example a vessel built in Taiwan, trading between Japan and Brazil, carrying perhaps iron ore, insured in New York, managed out of perhaps Canada, and crewed by perhaps Indians, Poles, Koreans, or what have you, there seems little relevance to taxing that operation in Canada. That's previously what we did.

What was created here from a policy perspective was to achieve three things: one, the creation of jobs and income; two, trade support; and third, the growth of Vancouver as an international centre in a business sense, a transportation sense, and a financing sense.

As Graham has indicated, another benefit was that there was no loss of tax revenue to Canada because it wasn't generating any to start with. Secondly, the Department of Finance regarded the adjustment that was made to the Income Tax Act in 1991 as being a clarification and not a departure from existing law.

What has been created here is an exclusion, not an exemption. It is not a tax break. What has been created is a situation in which we have defined residency in a sensible manner so that a foreign-incorporated shipping company is not taxed on its international income, other than when it remits same to Canada and disposes of it in terms of dividend income or whatever. The actual owners or actual operators on shore in Canada are taxed on their earnings in Canada in the same way as you and I.

• 1430

This has attracted, in total, approximately 20 companies to Canada, primarily to Vancouver, to set up businesses or expand existing businesses. We think it's created around 250 to 300 jobs; there are more to come. What we've managed to attract here are some very competent, well-respected, international shipping groups to control their operations from here.

In our brief we highlighted a couple of examples. Teekay Shipping is a major tanker operator that moved its operational control from Long Beach, California, to Vancouver in 1991. They operate the largest fleet of independent Aframax tankers, in the world, and are very well respected as a shrewd, competent and very professional operator.

In addition to that, we've attracted a number of Hong Kong organizations, including Valles Steamship and Oak Maritime. We profiled Oak Maritime in our brief.

Approximately 10 of the 20 companies have relocated from offshore. The other 10 have either remained in Canada, which was one of our prime objectives, or have repatriated part or all of their organizations back to Canada from offshore. In addition, we have had a number of Canadian companies that have expanded into new areas. Previously, had they wished to do that, they would have had to expatriate their management and control offshore.

So what we're looking at is a success story. In the three-year period since the legislation was passed, the International Maritime Centre has received additional amounts of provincial funding in recognition of what we've been able to achieve from a marketing perspective.

[Traduction]

Si l'on pense aux navires typiques battant pavillon étranger, par exemple un navire construit à Taïwan, opérant entre le Japon et le Brésil, transportant peut-être du minerai de fer, assuré à New York, géré peut-être à partir du Canada et dont les équipages peuvent être indiens, polonais, coréens ou autre, il semble bien peu pertinent d'imposer ces activités au Canada. C'est pourtant ce que nous faisions auparavant.

Ce que nous avons créé dans ce cas, visait trois objectifs: premièrement la création d'emplois et de revenus; deuxièmement, le soutien au commerce, et, troisièmement la croissance de Vancouver en tant que centre international, centre d'affaires, centre de transport et centre financier.

Comme Graham l'a indiqué, le Canada n'a pas perdu de recettes fiscales puisqu'il n'en recevait aucune pour commencer. Deuxièmement, le ministère des Finances a considéré la modification apportée à la Loi de l'impôt sur le revenu en 1991 comme une clarification plutôt que comme un éloignement par rapport à la loi existante.

Ce qui a été créé est en fait une exclusion, et non une exemption. Il ne s'agit pas d'un allègement fiscal. Ce qui a été créé, c'est une situation dans laquelle nous avons défini la résidence de façon raisonnable de sorte qu'une compagnie de transport maritime étrangère n'est pas imposée sur son revenu international, sauf quand elle le transfère au Canada et en touche un revenu sous forme de dividendes ou autre. Les propriétaires ou les exploitants résidant au Canada sont imposés sur leurs gains au Canada tout comme vous et moi.

Au total, nous avons attiré au Canada, surtout à Vancouver, environ 20 compagnies qui s'y sont établies et qui ont élargi leurs activités. Nous pensons avoir créé environ 250 à 300 emplois et nous allons en créer d'autres. Nous avons réussi à attirer des groupes de transporteurs maritimes internationaux très compétents et respectés pour qu'ils gèrent leurs exploitations à partir d'ici.

Dans notre mémoire, nous avons souligné quelques exemples. La Teekay Shipping est un grand exploitant de pétroliers qui a déménagé son siège d'exploitation de Long Beach en Californie à Vancouver, en 1991. Cette compagnie exploite la flotte de pétroliers indépendants Aframax, la plus importante du monde et très respectée. Elle est considérée comme un exploitant habile, compétent et très professionnel.

D'autre part, nous avons attiré un certain nombre d'organisations de Hong Kong, notamment la Vales Steamship et Oak Maritime. Nous avons dressé un portrait de Oak Maritime dans notre mémoire.

Environ 10 des 20 compagnies sont parties d'ailleurs pour venir s'installer au Canada. Quant aux autres, elles sont restées au Canada, ce qui était un de nos principaux objectifs, ou bien elles ont rapatrié la totalité ou une partie de leur organisation au Canada. D'autre part, un certain nombre de compagnies canadiennes se sont diversifiées. Auparavant, si elles avaient voulu le faire, elles auraient dû expatrier leur direction et leur siège à l'étranger.

Par conséquent, nous avons là une belle réussite. Depuis trois ans que la loi a été adoptée, le Centre maritime international a reçu de nouveaux fonds provinciaux en reconnaissance de ce que nous avons pu accomplir dans une perspective de marketing.

[Text]

It's very obvious to us that there is more potential out there. We have spent some time marketing in Japan, Taiwan, Hong Kong, and Europe, and we will be building on those opportunities. There is a great deal of interest out there in what Canada has to offer. We should not denigrate what we do have by any means. Vancouver has it in spades as far as the international shipping corporations are concerned.

So we have an opportunity here to capitalize further. That has been recognized by the federal government, which has now offered matching funds through Western Economic Diversification to the provincial funding that's in place so we can put this marketing and promotional effort onto a more professional and comprehensive basis.

When we went to Ottawa in 1990, one of the owners was Torben Karlshøj, who was the president of Teekay Shipping at that time. Unfortunately, he subsequently died, which has nothing to do with this initiative, obviously. He indicated at one of his meetings with ministers that if a minister gave him this amendment, he would never come to him for anything else. He was effectively saying that we operate in a commercially unregulated environment, but not in a safety unregulated environment by any means. He was saying that if you put this in place and leave us alone, we'll leave you alone. We'll pay the taxes that are due in a Canadian context and we'll get on with the job.

In the last three years, we've established good relationships with the Department of Finance and also with Revenue Canada and we have seen an approach there or a recognition of what we have achieved. Consequently, there's a preparedness to render the technical interpretations, and perhaps even some legislative changes, to cement the position we have.

At the moment, we're not asking for anything. If we're not successful in terms of obtaining the additional interpretations we would like to see, then perhaps one would return to the committee. But we have managed, I think, through this process to invent, if you will, an industry in Canada that hitherto had abdicated, left, or expatriated from Canada, and I think that's something we should all be proud of.

Thank you, Mr. Chairman.

• 1435

The Chairman: Thank you very much, Mr. Seymour, Mr. Clarke.

We'll go right to questions and Mr. Guimond.

Mr. Guimond: I pass.

The Chairman: Mr. Gouk.

Mr. Gouk: I just have one thing I'd like to have clarified. You talked of Teekay group moving from California to Vancouver. Did California have the kind of set-up that we now have under this arrangement, or have we bettered them somehow? Why did they move from California to Vancouver? Is what we have that much better than what they had down there at the time, or was there some other consideration?

[Translation]

Nous sommes persuadés qu'il existe d'autres possibilités. Nous avons passé un certain temps à faire du marketing au Japon, à Taiwan, à Hong Kong et en Europe, et nous allons poursuivre ces possibilités. Les gens s'intéressent beaucoup à ce que le Canada a à offrir. Nous ne devrions pas dénigrer nos atouts. Vancouver est l'endroit par excellence en ce qui concerne les sociétés de transport maritime international.

Nous avons donc la possibilité de faire encore plus. Le gouvernement fédéral l'a reconnu et a offert, par l'intermédiaire du Programme de diversification de l'économie de l'Ouest, des fonds correspondant au financement provincial qui existe déjà, de manière à ce que nous puissions nous acquitter de ces activités de marketing et de promotion de façon plus professionnelle et plus globale.

Lorsque nous nous sommes rendus à Ottawa en 1990, l'un des propriétaires qui nous accompagnaient était Torben Karlshøj, alors président de la Teekay Shipping. Malheureusement, il est décédé par la suite, ce qui évidemment n'avait rien à voir avec cette initiative. Lors de ses rencontres avec les ministres, il a dit que si un ministre lui accordait cette modification, il ne viendrait plus jamais rien lui demander. Ce qu'il disait en fait c'est que nous fonctionnons dans un environnement non réglementé sur le plan commercial mais certainement pas dans un environnement non réglementé sur le plan de la sécurité. Son argument était que si cette mesure était prise et que l'on nous laissait en paix, nous ferions de même. Nous paierions les impôts qui sont dus au Canada et nous ferons notre travail.

Au cours des trois dernières années, nous avons établi de bonnes relations avec le ministère des Finances et avec celui de Revenu Canada et nous avons constaté que l'on y reconnaissait nos réalisations. Par conséquent, il semble que l'on soit prêt à fournir les interprétations techniques, et même apporter certaines modifications législatives, pour cimenter notre position.

Pour le moment, nous ne demandons rien. Si nous ne réussissons pas à obtenir les interprétations supplémentaires que nous aimerions avoir, nous reviendrons peut-être devant le Comité. Mais je pense que nous avons réussi, dans le cas de ce processus, à inventer, si vous voulez, une industrie qui avait abdiqué, qui était partie ou qui s'était expatriée du Canada, et je pense que c'est quelque chose dont nous devrions tous être fiers.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Seymour, monsieur Clarke.

Nous allons passer directement aux questions avec M. Guimond.

M. Guimond: Je vais passer.

Le président: Monsieur Gouk.

M. Gouk: J'aimerais simplement que vous éclairciez un point. Vous avez parlé du groupe Teekay qui a déménagé de la Californie à Vancouver. La Californie a-t-elle le genre de structure que nous avons maintenant en vertu de cet arrangement, ou l'avons-nous améliorée? Pourquoi ce groupe est-il venu s'installer à Vancouver? Ce que nous avons est-il à ce point supérieur à ce qui existait alors en Californie, ou y avait-il d'autres facteurs?

[Texte]

Mr. Seymour: The organization's legal headquarters is in the Bahamas. They were able to operate in the U.S. without exposing their worldwide income to taxation in the United States.

The point was that under U.S. law, as an owner the individual has to ensure he's not deemed to be a controlled foreign corporation, which means that he effectively doesn't have to be a resident of the United States. From the perspective of the owner himself, it meant he had to spend a great deal of time outside of the United States.

In actual fact, the gentleman had subsequently married and decided he wanted to settle down, bring up a family and pay income tax. As a consequence of that, he was quite happy to take an alternative location.

With respect to what is positive in what we're offering, we have a regime under which you can be resident in Canada, be a citizen of Canada, manage your offshore business from Canada, and not expose your offshore income to Canadian domestic taxation.

Mr. Gouk: Okay.

Mr. Seymour: You can't do that in the States.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk. Mr. Fontana.

Mr. Fontana: I thank you for your brief. While it obviously doesn't touch on some of the things we're looking at, such as taxation policy and the ability to encourage the development of a marine industry in this country, it is very much part of what we hopefully want to accomplish.

In reading your mission statement and what you're all about, and based on the fact that we as a federal government might be providing some funding to your organization, I noticed that you might want to look at point number one, which says "provide advice and input to the federal-provincial governments regarding the legislative regulatory framework required to enhance the development of the international shipping sector in Canada generally." I would take it this means much more than just income tax matters. You might in fact want to look at the regulations and legislative framework that the marine industry operates under within Canada, and then compare it to your experiences elsewhere in the United States.

I just read an article and I'm sorry I didn't bring it with me. The owners of CAST Ship Services (Canada) Ltd. provided me with a copy of a newspaper report from the United States, indicating that some organization there—IMT or TMI, or something like that—has in fact embarked on a complete rewriting of marine and shipping regulations and legislation in the United States for international shipping.

Now, the world is very small and shipowners and ships can go where they please. In fact, they will when it's advantageous for them to do so. Based on your mandate, then, would you therefore be providing some advice to the federal government in terms of regulations and legislative changes that might be appropriate in view of what's happening around the world?

Mr. Seymour: Mr. Chairman, Mr. Fontana, in addition to changes to the Income Tax Act, there are also consistent changes to the Canada Shipping Act, the Customs Act, and the Customs Tariff Act. What they purported to do—and did

[Traduction]

M. Seymour: Le siège social se trouve aux Bahamas. Le groupe pouvait mener ses activités aux États-Unis sans que son revenu international ne soit imposé aux États-Unis.

En vertu de la loi américaine, le propriétaire doit s'assurer qu'il n'est pas considéré comme une société à contrôle étranger, ce qui signifie qu'il n'a pas en fait besoin d'être un résident des États-Unis. Du point de vue du propriétaire lui-même, cela veut dire qu'il devait passer un grande partie de son temps à l'extérieur des États-Unis.

En réalité, la personne s'était mariée par la suite et avait décidé de s'installer, d'élever une famille et de payer des impôts sur le revenu. Par conséquent, il était tout à fait prêt à choisir un autre endroit.

Ce qui est positif dans notre structure, c'est que nous avons un régime dans le cadre duquel vous pouvez être résident du Canada, citoyen canadien, et gérer vos activités étrangères à partir du Canada sans pour autant payer d'impôts au Canada sur votre revenu étranger.

M. Gouk: D'accord.

M. Seymour: Cela est impossible aux États-Unis.

Le président: Merci, monsieur Gouk. Monsieur Fontana.

M. Fontana: Je vous remercie de votre mémoire. Bien qu'il n'aborde pas certaines des questions que nous examinons, comme la politique fiscale et la capacité d'encourager le développement d'une industrie maritime dans ce pays, il fait partie intégrante de ce que nous espérons pouvoir accomplir.

Dans le contexte de votre énoncé de mission et de ce que vous représentez, et en fonction du fait que nous-mêmes, en tant que gouvernement fédéral, pourrions vous accorder des fonds, vous dites au point numéro un: «donner des conseils au gouvernement fédéral-provincial concernant le cadre de réglementation nécessaire pour favoriser le développement d'un secteur international du transport maritime au Canada en général.» Je suppose que cela va beaucoup plus loin que les questions d'impôt sur le revenu. Vous voulez sans doute que l'on examine le cadre réglementaire et législatif dans lequel l'industrie maritime fonctionne au Canada et qu'on le compare à vos expériences ailleurs, aux États-Unis.

Je viens de lire un article et je suis désolé de ne pas l'avoir apporté avec moi. Les propriétaires de CAST Ship Services (Canada) Ltd. m'ont remis une copie d'un article d'un journal américain indiquant qu'une organisation américaine—IMT ou TMI, quelque chose du genre—a en fait décidé de refondre complètement la réglementation et la législation en matière de transport maritime aux États-Unis pour ce qui est du transport maritime international.

Il se fait que le monde est très petit et que les propriétaires de navires et les navires peuvent aller là où ils veulent. En fait, c'est ce qu'ils font s'ils y trouvent un avantage. Étant donné votre mandat, allez-vous donner des conseils au gouvernement fédéral en matière de changements réglementaires et législatifs qui pourraient être appropriés, compte tenu de ce qui se passe dans le monde?

M. Seymour: Monsieur le président, monsieur Fontana, en plus des modifications apportées à la Loi de l'impôt sur le revenu, il y a également des modifications importantes apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur les

[Text]

accomplish, I think—was to create a very distinct distinction between what was genuinely domestic and therefore protected, and genuinely international and therefore left to the vagaries of the marketplace.

I would agree with you that there may be instances where we should have additional input in an international context with respect to domestic regulations.

Mr. Fontana: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Fontana.

Mrs. Terrana? No. Mr. Jordan? Mr. Hubbard?

Since there are no more questions, gentlemen, we thank you for the time you've taken to make your presentation to this committee. It will be important to us.

[Translation]

douanes et la Loi concernant les droits de douane. L'objectif—qui a été atteint, je crois—était d'établir une distinction très nette entre ce qui était réellement national, et donc protégé, et ce qui était réellement international et par conséquent laissé aux caprices du marché.

Je pense effectivement qu'il existe des cas où nous devrions apporter davantage, dans le contexte international, en ce qui concerne la réglementation intérieure.

M. Fontana: Merci.

Le président: Merci, monsieur Fontana.

Madame Terrana? Non. Monsieur Jordan? Monsieur Hubbard?

Puisqu'il n'y a pas d'autres questions, messieurs, nous vous remercions d'avoir pris le temps de venir faire votre présentation au Comité. Vos propos nous seront très utiles.

• 1440

In closing, on behalf of my colleagues on this esteemed committee, may I again thank all those who have made both oral and written submissions. Your input is valuable and will contribute greatly to the report we will ultimately make to the House of Commons.

Vancouver is a lovely city. We thank all the friends of Vancouver for their gracious hospitality. The Port of Vancouver and the port commissions are truly jewels; they're centres of commerce in which Canadians can take great pride.

Thank you, everyone.

This committee will reconvene tomorrow morning in the great city of Hamilton, Ontario. Thank you.

Pour terminer, au nom de mes collègues de cet honorable Comité, j'aimerais remercier tous ceux qui ont fait des représentations orales et écrites. Votre rapport est précieux et contribuera largement au rapport que nous présenterons à la Chambre des communes.

Vancouver est une ville magnifique. Nous remercions tous les amis de Vancouver pour leur généreuse hospitalité. Le port de Vancouver et les commissions portuaires sont de vrais joyaux: ce sont des centres de commerce dont les Canadiens peuvent être fiers.

Merci à tous.

Le Comité se réunira demain matin dans la grande ville de Hamilton, en Ontario. Merci.

From the Chamber of Shipping of British Columbia:

Kenneth B. Watts, President;
Joe Nicol, Vice President;
Ron Cartwright, Executive Director;
Capt Richard Stevens, Secretary–Treasurer.

From the International Maritime Centre – Vancouver:

Graham Clarke, Chairman;
Jonathan Seymour, Executive Director.

De «Chamber of Shipping of British Columbia»:

Kenneth B. Watts, président;
Joe Nicol, vice-président;
Ron Cartwright, directeur général;
Capitaine Richard Stevens, secrétaire-trésorier.

De «International Maritime Centre – Vancouver»:

Graham Clarke, président;
Jonathan Seymour, directeur général.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

**8801320
OTTAWA**

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the United Fishermen and Allied Workers' Union:

Danielle Sciarretta, Occupational Health and Safety Director.

From the Longshoremen's Union, Local 500:

Tom Dufresne, President.

From the City of Vancouver:

Mayor Philip Owen.

From British Columbia Coast Pilots Ltd.:

Capt Robert Backus, President;
Capt Al Stanley, Chairman, Examination;
Capt Ed. Goudy, Secretary-Treasurer.

From the Council of Marine Carriers:

Allen Fowlis, Director and Past President;
Peter Woodward, Vice President.

From Tymac Launch Service Ltd.:

Jim Phillipson, President.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

De «United Fishermen and Allied Workers' Union»:

Danielle Sciarretta, directrice, Santé et Sécurité au travail.

Du Syndicat des débardeurs, Locale 500:

Tom Dufresne, président.

De la Ville de Vancouver:

Philip Owen, maire de Vancouver.

De «British Columbia Coast Pilots Ltd.»:

Capitaine Robert Backus, président;
Capitaine Al Stanley, président, Vérification.
Capitaine Ed. Goudy, secrétaire-trésorier.

De «Council of Marine Carriers»:

Allen Fowlis, président sortant/directeur;
Peter Woodward, vice-président.

De «Tymac Launch Service Ltd.»:

Jim Phillipson, président.

(Suite à la page précédente)

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

C41
XC27
-TBZ

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 28

Fascicule n° 28

Wednesday, February 22, 1995
Hamilton (Ontario)

Le mercredi 22 février 1995
Hamilton (Ontario)

Chairperson: Stan Keyes

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the national marine sector

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude du secteur maritime au Canada

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoeppner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoeppner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, FEBRUARY 22, 1995
(36)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:35 o'clock a.m. this day, in the Heritage Room of the Sheraton Hotel, in Hamilton (Ontario), the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jake Hoepfner, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes, and Paul Mercier.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Hamilton and District Chamber of Commerce: Lee Kirkby, Executive Director. *From Hamilton Harbour Commissioners:* Duncan Beattie, Chairman; and Bob Hennessey, Port Manager and Chief Executive Officer. *From the Oshawa Harbour Commission:* Donna Taylor, Port Manager and Chief Executive Officer. *From MacDonald Marine Services:* Sandy MacDonald, Owner-Operator. *From the Ontario Marina Operators Association:* Michael Shaw, Executive Director. *From the Canadian Power and Sail Squadrons:* Brian Burch, President and Executive Director. *From the Corporation of Professional Great Lakes Pilots:* Capt. Paul Burgess; Capt. Gérard Belley; Capt. Robert Childerhose; and Capt. Jim Pifer. *From the Ontario Wheat Producers' Marketing Board:* Gus Sonneveld, Director; and William McLounie, General Manager. *From Stelco Inc.:* Brian Warry, Vice President, Purchasing, Raw Materials and Transportation; and John Wilkins, Transportation Analyst, Raw Materials Department. *From the City of Oshawa:* Noel Hutchinson, Acting Commissioner. *From Windsor Port Users:* Ed Weinberg, President, PRR Transportation Consultants; and Bob Bezaire, Assistant Manager, Lafarge Construction.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of the national marine sector. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21.*)

The witnesses made opening statements and answered questions.

At 11:00 o'clock a.m., the meeting was suspended.

At 12:00 o'clock p.m., the meeting was resumed.

The witnesses made opening statements and answered questions.

At 3:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 22 FÉVRIER 1995
(36)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 8 h 35, dans la salle Heritage de l'Hotel Sheraton, à Hamilton (Ontario), sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jake Hoepfner, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Chambre de commerce de Hamilton et région: Lee Kirkby, directeur général. *De «Hamilton Harbour Commissioners»:* Duncan Beattie, président; Bob Hennessey, directeur du port et directeur général. *De la Commission du port de Oshawa:* Donna Taylor, directeur général du port. *De «MacDonald Marine Services»:* Sandy MacDonald, propriétaire. *De «Ontario Marina Operators Association»:* Michael Shaw, directeur général. *Des Escadrilles canadiennes de plaisance:* Brian Burch, président et directeur général. *De la Société des pilotes professionnels des Grands Lacs:* Capitaine Paul Burgess; Capitaine Gérard Belley; Capitaine Robert Childerhose; Capitaine Jim Pifer. *De l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario:* Gus Sonneveld, directeur; William McLounie, directeur général. *De Stelco Inc.:* Brian Warry, vice-président, Achats, Matières premières et Transport; John Wilkins, analyste des transports, Matières premières. *De la Ville de Oshawa:* Noel Hutchinson, commissaire intérimaire. *De «Windsor Port Users»:* Ed Weinberg, président, «PRR Transportation Consultants»; Bob Bezaire, directeur adjoint, «Lafarge Construction».

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude des questions relatives au secteur maritime du Canada. (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule n° 21*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 11 heures, le Comité suspend ses travaux.

À 12 heures, le Comité reprend ses travaux.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 15 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Text]

[Translation]

EVIDENCE**TÉMOIGNAGES**

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Enregistrement électronique]

Wednesday, February 22, 1995

Le mercredi 22 février 1995

• 0836

The Chairman: Good morning, everyone. The House of Commons Standing Committee on Transport has been travelling across this country from one port city to another. I consider it a privilege to bring this esteemed committee right here to my home town of Hamilton.

As some of you are aware, last December this committee was asked by the Minister of Transport, the Honourable Doug Young, to conduct a broad review of the marine sector. Pursuant to Standing Order 108.(2), today our committee will continue consideration of Canadian marine issues.

As indicated in the study terms of reference, our analysis will include an examination of the port system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway, and the Canadian Coast Guard. Just as this is the first time the Standing Committee on Transport has held hearings in the city of Hamilton, this is the first comprehensive Canadian marine study ever conducted by federal authorities. So our work has both political and historic significance.

Our study has five key objectives. One is identifying key competitive challenges. Two is defining essential federal roles and services. Three is developing options to reduce subsidies and examine various commercialization options. Four is obtaining regional views on priorities, issues, and solutions. Five is building a consensus on solutions, future directions, and development of a comprehensive national marine strategy. The recommendations of this committee study will be of great importance to this region and to the Canadian marine policy in general.

It's worth while to note that Hamilton's port is responsible for the movement of some 12 million tonnes of cargo each year. Consequently the port of Hamilton has a significant impact on the Canadian marine system. Throughout the course of these proceedings I'm sure our witnesses will provide us with additional insight into the key marine activities in and around Hamilton, and in fact throughout southwestern Ontario.

Without further ado, we'd like to begin our hearings in Hamilton with the Hamilton and District Chamber of Commerce. Lee Kirkby is the executive director. Good morning, Mr. Kirkby.

Mr. Lee Kirkby (Executive Director, Hamilton and District Chamber of Commerce): Good morning, Mr. Chairman and members of the committee.

The Chairman: Thank you for coming before our committee this morning. We look forward to your presentation.

Le président: Bonjour à tous. Le Comité permanent des transports de la Chambre des communes a visité les villes portuaires du pays les unes après les autres. Je considère comme un grand privilège le fait d'amener cet estimé Comité dans ma propre ville de Hamilton.

Comme certains d'entre vous le savent, en décembre dernier, le ministre des Transports, l'honorable Doug Young, a demandé au Comité d'entreprendre une étude en profondeur du secteur maritime. Conformément à l'article 108.(2) du Règlement, le Comité poursuit donc son étude des questions maritimes au Canada.

Comme l'indique notre mandat, nous devons examiner le système portuaire, les services de pilotage, la Voie maritime du Saint-Laurent ainsi que les services de la Garde côtière canadienne. Tout comme c'est la première fois que le Comité permanent des transports tient des audiences à Hamilton, c'est aussi la première fois que le gouvernement fédéral entreprend une étude de l'ensemble des questions maritimes au Canada. Notre travail revêt donc une importance politique ainsi qu'historique.

Nous poursuivons cinq objectifs principaux dans notre étude. Le premier est de cerner les défis en matière de compétitivité. Le deuxième, c'est de définir les rôles et les services fédéraux essentiels. Le troisième consiste à proposer des options en vue de réduire les subventions et d'étudier diverses options en matière de commercialisation. Le quatrième est de consulter les régions sur les priorités à se fixer, les problèmes à aborder et les solutions à envisager. Le cinquième, c'est de dégager un consensus sur les solutions à appliquer, l'orientation à adopter et l'élaboration d'une stratégie maritime nationale d'ensemble. Les recommandations du Comité revêtiront une grande importance pour cette région ainsi que pour la politique maritime canadienne en général.

Je vous signale que 12 millions de tonnes de marchandises transitent chaque année par le port de Hamilton, d'où l'importance de ce port dans le réseau maritime canadien. Je suis sûr qu'au cours de cette séance, nos témoins nous en apprendront beaucoup au sujet des activités maritimes qui se déroulent à Hamilton et dans les environs ainsi que dans tout le sud-ouest de l'Ontario.

Sans plus tarder, le Comité va entendre à Hamilton la «Hamilton and District Chamber of Commerce», dont M. Lee Kirkby est le directeur administratif. Bonjour, monsieur Kirkby.

M. Lee Kirkby (directeur administratif, «Hamilton and District Chamber of Commerce»): Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs.

Le président: Je vous remercie d'avoir bien voulu comparaître devant le Comité ce matin. Nous nous réjouissons d'entendre votre exposé.

[Texte]

Mr. Kirkby: First of all, on behalf of the city of Hamilton, let me echo Stan's invitation. Welcome to our city. We're very pleased to have you here. We're very proud of our port. We think the work the committee is undertaking across the country is very important to us and to the rest of Canada. So thank you very much for your efforts in coming to Hamilton.

I assure you I am not an expert on port operations, coast guard, or any of those other areas of specifics that are in your mandate. We're going to try to keep our comments primarily focused on some of the economic benefits and the spin-off value we see from the port in the Hamilton area.

The Hamilton and District Chamber of Commerce represents over 700 companies in the greater Hamilton area, both large and small, and has served as the voice of our general business community for over 149 years. The chamber focuses on the economic well-being of our community and the ability of the private enterprises in our community to generate wealth and opportunity.

• 0840

As I've already said, I do appreciate your willingness to be in Hamilton. We understand you're on a very tight schedule. It's unfortunate, because we would have loved for you to have had an opportunity to visit our premises down on the port. Out of the windows of our facility you get a chance to see all of the attributes of Hamilton Harbour—the commercial port, the recreational areas, and the environmentally sensitive areas that are all part of the attributes of that particular feature of our community. If your travel schedules in the future give you the opportunity to come back to Hamilton, please call us. We'd love to have you come down and visit with us.

Hamilton's key competitive advantage since the first visitors arrived back in 1615 has been its port and the key intermodal transportation linkages Hamilton has endeavoured to develop over the intervening years to facilitate trade. We're still in the midst of the development of those transportation linkages.

I'd like to take a couple of moments to describe our community. Greater Hamilton is comprised of six area municipalities. Collectively, the region of Hamilton—Wentworth includes over 500,000 people, over 10,000 businesses, and a wonderful natural beauty defined by such identifiable features as Dundas Valley, Cootes Paradise, the Royal Botanical Gardens, the Niagara Escarpment, and Hamilton Harbour.

Historically, our economic base has been very dependent upon steel and other steel-related industries. Such companies as Dofasco, Stelco, Slater Steel, Taylor Steel, and others have positively impacted and continue to impact our economic base. However, our community is quickly changing, changing to meet the rapid demands to become globally competitive. Mature companies such as Procter & Gamble, CAMCO, Westinghouse, G.S. Dunn, the world's oldest and largest mustard seed supplier, E.D. Smith, as well as those previously mentioned are continuing to manufacture here. This is a welcome and important element of our future economy.

[Traduction]

M. Kirkby: Stan vous a déjà souhaité la bienvenue à Hamilton, mais je me permets aussi de le faire au nom de la ville de Hamilton. Nous sommes très heureux de vous accueillir. Nous sommes très fiers de notre port. Nous sommes convaincus de l'importance que revêt pour nous ainsi que pour le reste du Canada, le travail qu'entreprend le Comité. Je vous remercie donc beaucoup d'être venus à Hamilton.

Je vous assure que je ne suis pas un spécialiste des opérations portuaires, de la Garde côtière ou des autres questions qui relèvent de votre mandat. Nous allons essayer de nous en tenir aux retombées économiques directes et indirectes du port dans la région de Hamilton.

La «Hamilton and District Chamber of Commerce» représente plus de 700 entreprises, grandes et petites, de la région du grand Hamilton. Notre association représente le milieu des affaires depuis 149 ans. Elle s'intéresse au bien-être économique de notre collectivité et cherche à appuyer les efforts déployés par les entreprises du secteur privé pour créer de la richesse et des emplois dans notre région.

Je vous remercie encore une fois d'avoir bien voulu venir à Hamilton. Nous savons que votre emploi du temps est très chargé. C'est malheureux, car nous aurions beaucoup aimé vous faire visiter nos locaux au port même. De nos fenêtres, on peut voir tout ce qui caractérise le port de Hamilton: la partie commerciale, la partie récréative ainsi que toutes les zones vulnérables au plan environnemental. Si vous avez l'occasion de revenir à Hamilton, n'hésitez pas à communiquer avec nous. Nous aimerions vous accueillir dans nos locaux.

Depuis 1615, soit depuis l'arrivée des premiers visiteurs dans la région, le principal avantage concurrentiel de Hamilton est son port et les liens de transport inter modal dont Hamilton a cherché à se doter depuis afin de favoriser le commerce.

J'aimerais prendre quelques instants pour vous parler de notre collectivité. Le Grand Hamilton se compose de six municipalités. La région de Hamilton—Wentworth compte 500 000 habitants, plus de 10 000 entreprises et des sites naturels bien connus comme la Vallée Dundas, Cootes Paradise, les Jardins botaniques royaux, l'escarpement du Niagara et le port de Hamilton.

Depuis toujours, notre économie repose sur l'industrie sidérurgique et les industries connexes. Des sociétés comme Dofasco, Stelco, Slater Steel et Taylor Steel ont joué dans le passé et continuent toujours de jouer un rôle économique important dans notre région. Notre collectivité évolue cependant rapidement et devient de plus en plus compétitive à l'échelle internationale. Des sociétés comme Procter and Gamble, CAMCO, Westinghouse, G.S. Dunn, le plus ancien et le plus important fournisseur mondial de graines de moutarde, E.D. Smith, ainsi que les sociétés mentionnées précédemment continuent de fabriquer leurs produits à Hamilton. Elles continueront dans l'avenir de contribuer à l'essor de notre région, et nous leur en savons gré.

[Text]

However, new technology-based companies are emerging in greater Hamilton, and many of them are on or adjacent to the waterfront, including Laidlaw Waste, Lakeport Brewery, Philip Environmental, CanAmera Foods, and Eagle Industries. These companies and many others in Hamilton are trading worldwide.

Our chamber continues to encourage local companies to seek broader markets for their products and services. This trading economy has been the source of our strength for many decades, and it is an important part of our future as well. These efforts of our local companies that have adjusted to the changes in trading patterns has paid off in large dividends to our local economy and to that of our province and our country.

Our community has a wealth of well-trained, highly skilled workers who are qualified to meet the challenges of competitiveness. Our education system, through McMaster University, Mohawk College, three school boards, as well as private institutions and trainers, is providing extensive training in advanced technologies to meet further challenges.

Trade is one of Ontario's fundamental strengths. Attached to our brief is a couple of charts that give some of the trading statistics. Now, these are 1990-91 statistics, but they have in fact strengthened, not weakened, over the last three years. They show Ontario exports and imports more per capita than Germany and fully three times more per capita than Japan. Canada is a trading nation, and Ontario is the heart of that trading opportunity.

The port itself is a major contributor to Greater Hamilton's overall economy. Businesses on the waterfront support some 27 individual industries, which collectively employ over 17,000 people.

Increases have been realized in the volumes of cargo over the last couple of years. As the chairman has already pointed out, the annual volume exceeds 12 million tonnes. This consistently places the Port of Hamilton as one of Canada's top ten ports, in spite of being an inland port. Positioned at the gateway to Canada's industrial heartland, Hamilton continues to provide service to industries in southern Ontario, particularly those in the Golden Horseshoe area.

Specific challenges facing the Port of Hamilton and its tenants, on top of those that fall out of normal regulatory requirements brought to us by four levels of government that every other business faces, include total dependence on the efficiencies of the St. Lawrence Seaway to facilitate shipping progress; the ability of the port to make quick and timely decisions with regard to changes in operation and service that would facilitate better business practices; changing transportation patterns; moving more goods north-south as compared to the traditional east-west direction; increased competition from U.S. ports on the east and west coasts; different government policies in Canada and the U.S. resulting

[Translation]

De nouvelles sociétés fondées sur la technologie voient le jour dans la région du Grand Hamilton, et bon nombre d'entre elles choisissent de s'installer au port même ou le long de celui-ci, dont Laidlaw Waste, Lakeport Brewery, Philip Environmental, CanAmera Foods et Eagle Industries. Ces sociétés sont parmi les nombreuses sociétés de Hamilton qui font du commerce à l'échelle internationale.

Notre chambre de commerce continue d'inciter les sociétés locales à vendre leurs produits et leurs services sur des marchés de plus en plus vastes. Depuis de nombreuses décennies, notre économie repose sur le commerce, et elle continuera de le faire dans l'avenir. Les efforts déployés par les sociétés locales pour s'adapter à l'évolution dans le domaine commercial ont beaucoup profité à notre économie locale ainsi qu'à celle de notre province et de notre pays tout entier.

Notre collectivité compte un grand nombre de travailleurs bien formés et hautement qualifiés qui sont prêts à relever le défi de la compétitivité. Nos établissements d'enseignement, notamment l'Université McMaster, le collège Mohawk, trois conseils scolaires ainsi que des établissements de formation privés dispensent une formation poussée dans le domaine des technologies de pointe pour relever de nouveaux défis.

Le commerce est la pierre angulaire de l'économie de l'Ontario. Nous avons joint à notre mémoire des statistiques portant sur le commerce. Elles datent de 1990-1991, mais le commerce a augmenté et non pas diminué au cours des trois dernières années. Ces statistiques révèlent que l'Ontario exporte et importe davantage par habitant que l'Allemagne et trois fois plus par habitant que le Japon. Le Canada est une nation commerçante et l'Ontario, l'une des grandes provinces commerçantes.

Le port lui-même contribue de façon importante à l'essor de l'économie globale du Grand Hamilton. Les entreprises situées sur le port même représentent 27 industries et emploient au total 17 000 personnes.

Le volume des marchandises qui transitent par le port a augmenté ces deux dernières années. Comme le président l'a mentionné, plus de 12 millions de tonnes de marchandises transitent par le port chaque année, ce qui fait du port de Hamilton l'un des dix premiers ports du Canada malgré le fait qu'il s'agisse d'un port intérieur. Situé à l'entrée du cœur industriel du Canada, Hamilton continue d'offrir des services aux industries du sud de l'Ontario, en particulier à celles qui se trouvent dans la région du Golden Horseshoe.

Voici les défis que doivent relever le port de Hamilton et ses locataires, outre les défis normaux que doivent relever toutes les autres entreprises du fait que nous devons traiter avec quatre paliers de gouvernement. Parmi ces défis, notons le fait que le port dépend totalement de l'efficacité de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le transport des marchandises; que le port doit être en mesure de prendre des décisions rapides et opportunes quant aux changements à apporter sur le plan des opérations et du service afin de favoriser l'adoption de meilleures pratiques commerciales; qu'il doit pouvoir modifier les tendances en matière de transport; transporter plus de marchandises dans l'axe nord-sud par opposition à l'axe est-

[Texte]

in an unlevel playing field between Canadian ports and their U.S. counterparts; and, even within Canada itself, different government policies in terms of taxation, regulation, and financial treatment of ports and related transportation services between our various governments in the country; and taxation policies at four levels of government, which place burdens on fuel taxes and other taxes, such as capital cost allowances, are prime examples of problems that negatively affect port growth.

[Traduction]

ouest traditionnel; faire face à une concurrence accrue des ports des côtes Est et Ouest des États-Unis; s'adapter aux différentes politiques gouvernementales tant canadiennes qu'américaines qui visent à mettre sur un pied d'égalité les ports canadiens et américains; et s'adapter au Canada même à différentes politiques gouvernementales en matière de taxation, de réglementation, de traitement financier des ports et des services de transport connexes; et se conformer aux politiques fiscales de quatre paliers de gouvernement, politiques qui comprennent la taxe sur les combustibles et les allocations du coût en capital. Voilà des problèmes bien évidents qui nuisent à la croissance de notre port.

● 0845

We suggest that the federal government has a role to play in port development and port operations and it should include a number of elements.

The federal government should continue to regulate safety issues and environmental initiatives relating to marine transportation, but with regard to non-competitive parameters that are not competitive with bordering-country regulations.

The federal government should review taxation, regulation, and financial treatment of ports in an effort to put Canadian ports on an equal footing with our U.S. competitors. It is an important role of government to make sure that its regulations and tax policies do not adversely impact on the cost, efficiency, and effectiveness of providing transportation services, but rather are integrated and harmonized to promote the competitiveness of Canada's transportation modes.

The federal government should provide federal essential services in as coordinated and cost-efficient a manner as possible, in order to minimize the impact on the cost structures facing Canada's transportation system. It should continue to cooperate and support initiatives by ports and their communities to improve and promote Canadian transportation routings.

In the more general nature, we should be reviewing our management and labour relations, fees and taxation issues, and transportation and strategic international marketing issues at Canadian ports and implement improvements in the collective bargaining process that will promote and improve the reputation of Canada's ports as being reliable and competitive.

We're pleased to note that in Hamilton this is not a major issue in terms of labour relations problems and it is one of the things that makes Hamilton a competitive port.

This chamber is proud of the fact that our port is financially self-supporting. All operating expenses and capital construction costs are funded from port earnings. We think that's a model that should be looked at and replicated across the country. The port of Hamilton does not require operating subsidies from the Canadian government or the surrounding municipalities it serves. The port supports improvements to the harbour for wharves, roads, sewers, warehouses, cargo handling, and recreational and marina amenities, as well as environmental improvements to fish and wildlife habitats, all through port fees and revenues.

D'après nous, le gouvernement fédéral a un rôle à jouer dans le développement portuaire et l'exploitation des ports, et ce rôle doit englober un certain nombre d'aspects.

Le gouvernement fédéral doit continuer à réglementer les questions de sécurité et les initiatives environnementales qui ont trait au transport maritime, mais en tenant compte des aspects non concurrentiels qui ne vont pas à l'encontre de la réglementation du pays voisin.

Le gouvernement fédéral doit revoir la fiscalité, la réglementation et les règles financières qui s'appliquent aux ports, de manière à mettre les ports canadiens sur le même pied que leurs concurrents américains. Il importe que le gouvernement veille à ce que sa réglementation et ses politiques fiscales n'aient pas d'effet néfaste sur le coût et l'efficacité des services de transport, mais soient plutôt intégrés et harmonisés de manière à favoriser la compétitivité des divers modes de transport du Canada.

Le gouvernement fédéral doit fournir des services fédéraux essentiels de façon aussi coordonnée et rentable que possible afin de réduire au minimum les répercussions sur la structure de coûts du système de transport du Canada. Il doit continuer à collaborer avec les ports et les localités portuaires et appuyer toute initiative qui vise à améliorer et à favoriser les itinéraires canadiens.

D'une façon plus générale, nous devons revoir nos relations patronales-syndicales, les questions liées aux droits et à la fiscalité ainsi que les questions de commercialisation internationale relatives au transport dans les ports canadiens et nous devons améliorer le processus de négociation collective de façon à asseoir la réputation des ports canadiens comme ports fiables et concurrentiels.

Nous sommes heureux de signaler que, dans le cas de Hamilton, cette question ne pose pas de problème sur le plan des relations de travail et que c'est un des aspects qui rend le port de Hamilton concurrentiel.

La Chambre est fière de pouvoir affirmer que notre port est autonome sur le plan financier. Tous les frais de fonctionnement et d'immobilisation sont assumés à même les gains du port. Nous estimons que c'est là un modèle qui doit être étudié et imité partout au pays. Le port de Hamilton n'a pas besoin de subventions de fonctionnement du gouvernement canadien ou des municipalités avoisinantes qu'il dessert. Les droits et les recettes du port permettent d'apporter diverses améliorations: quais, routes, égouts, entrepôts, manutention du fret, installations récréatives, marinas, amélioration des habitats des poissons, de la faune et de la flore.

[Text]

The port continually pushes to improve the commercial operations of its mandated area, as well as the overall goals of the community to improve access and the use of Hamilton Harbour.

As a major landholder in the area surrounding the port, the Hamilton Harbour commissioners play an important role in the restructuring in the business make-up of our community. Businesses, large and small, occupy tenancy space in Hamilton harbour commission buildings, many of which have been acquired from departing industries and have been converted to use by new and growing companies. This recycling process is an important contribution to our local economy. If you want to see a business incubator, take a tour of some of the rebuilt buildings that the Hamilton Harbour Commission uses. It's a true incubation process for small and medium-sized businesses that are leading the edge in this town.

The chamber is fully supportive of the common principles being reviewed by this committee with regard to marine activity in Canada. Services provided by any government department must be delivered efficiently in a cost-effective manner. The business community is prepared to support a fee-for-service approach to government services rather than a general increase in taxation levels if they are the direct benefactor of the service.

Other services provided in the best interest of the country as a whole should be scrutinized to develop needs tests and priorities of delivery. Regulation of businesses by government in this sector, as in other sectors, must be kept to a minimum to allow the business to respond to market demands in a timely way. Safety and environmental regulations should not be an impediment to doing business in world markets but must be designed in a flexible manner to permit our industries and ports to compete.

The chamber thanks the committee for its time on the agenda today, on its busy schedule. We hope that you will give consideration to the dual role of the marine activity in the development of our community and the successes we've been able to achieve.

I thank you for your time.

[Translation]

L'administration portuaire s'efforce continuellement d'améliorer l'exploitation commerciale du secteur dont elle a la charge, tout en contribuant aux objectifs d'ensemble de la collectivité, qui consistent à améliorer l'accès et l'utilisation du port de Hamilton.

A titre d'important propriétaire foncier du secteur qui entoure le port, la Commission du port de Hamilton joue un rôle important dans la restructuration de la composition des entreprises à l'échelle locale. De petites et de grandes entreprises occupent les espaces locatifs des édifices de la Commission, dont bon nombre ont été acquis à l'occasion du départ de certaines entreprises et ont été transformés pour être utilisés par de nouvelles sociétés en expansion. Ce processus de recyclage constitue une importante contribution à notre économie locale. Si vous voulez voir un incubateur d'entreprise, faites la tournée de certains des bâtiments reconstruits de la Commission du port de Hamilton. Il s'agit vraiment d'un processus d'incubation pour de petites et moyennes entreprises qui sont à la fine pointe parmi celles de notre localité.

Notre association appuie tout à fait les grands principes de base en matière d'activités maritimes au Canada qu'étudie le Comité à l'heure actuelle. Les services fournis par tout ministère doivent être efficaces et rentables. Le milieu des affaires est disposé à accepter de payer pour des services gouvernementaux plutôt que de faire face à une hausse générale des niveaux d'imposition, dans la mesure où il bénéficie directement du service.

Pour ce qui est d'autres services qui sont fournis dans l'intérêt du pays en général, il convient d'étudier attentivement dans quelle mesure ils sont nécessaires et d'établir un ordre de priorité dans la prestation. Comme dans d'autres secteurs, la réglementation des entreprises par le gouvernement doit être limitée au minimum, de manière à ce que les entreprises puissent être en mesure de s'adapter en temps voulu aux exigences des marchés. La réglementation en matière de sécurité et d'environnement ne doit pas nuire à la conduite des affaires sur les marchés étrangers. Elle doit être souple pour permettre à nos entreprises et à nos ports d'être concurrentiels.

Notre association remercie le Comité de lui avoir accordé du temps aujourd'hui, malgré son emploi du temps très chargé. J'espère que vous allez prendre bonne note du double rôle de l'activité maritime dans le développement de notre localité et des réalisations qui ont été les nôtres.

Je vous remercie de votre disponibilité.

• 0850

The Chairman: Thank you very much, Mr. Kirkby, for a very thorough and focused report. We appreciate the time you have taken to put this report together and make a presentation to our committee. My only regret, as you have already said, is that we don't have more time in Hamilton actually to tour the facility, get on one of the vessels, and get around the harbour to show this committee and others the diverse nature of Hamilton Harbour in particular, with its businesses, heavy industry, environmentally sensitive areas, and recreation spots. It's a beautiful harbour we have here in Hamilton.

I appreciate the time.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kirkby, de nous avoir soumis un rapport très fouillé sur la question à l'étude. Nous sommes conscients du temps qu'il vous a fallu pour le préparer et pour nous le soumettre. Mon seul regret, c'est que nous n'aurons pas, comme vous l'avez souhaité, le temps de visiter vos installations, monter à bord de l'un de vos navires, faire le tour du port et ainsi faire connaître aux membres du Comité et à d'autres la diversité du port de Hamilton, avec sa zone industrielle, ses zones de protection de l'environnement et ses coins récréatifs. Quel beau port nous avons ici à Hamilton.

Je suis conscient du manque de temps.

[Texte]

Mr. Fontana, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Mr. Fontana (London East): Good morning, Mr. Kirkby, and thank you very much for your presentation.

You indicated the Hamilton commission probably should be used as a model the federal government might want to use for how it restructures its legislative or regulatory or even its administrative matters with regard to harbours and ports—because that is what we're trying to do: look to new models.

You were created, I believe, by a special act of Parliament in 1913. I take it your board is made up of federal members, members who are appointed by the federal government, as well as members who are appointed by the municipal government.

Mr. Kirkby: It might be more appropriate for the harbour commissioners themselves to comment on the manner of their structure. I am not a representative of the harbour commission.

Mr. Fontana: No, I understand that. But you are a business group, and what I want to do is to try to get a business sense of how you think. Do you like the model? Do you like that kind of representation? Do you feel you need more local autonomy? Do you think the commission has all the levers it requires in order to do its work in the best possible way?

Mr. Kirkby: Our sense is that the only area where we run into some difficulties with the current structure is when there is a blurring of the lines of authority between the commission and some of the local jurisdictions, and in some of the jurisdictional questions over land use in some of those areas. It's almost at the land interface, as you move back into the community within the areas the commission deals with.

But those are issues that between the commission and the municipality... and sometimes it does mean recourse to courts, etc. It's unfortunate, but it happens. They get resolved.

What we like, and what we see happening, is an organization that understands its mandate and focuses its attention on what it does. It runs a port, and it runs land holdings around that port, to the benefit of the port and the community. We think that's what needs to be done: keep it independent enough to be able to make good decisions, and make them in a timely manner, but sensitive enough to understand it's in a context. Our sense is that happens.

Mr. Fontana: Hamilton is obviously downstream of the St. Lawrence Seaway, which we are also reviewing for how it can become much more effective and efficient. When we were in Quebec City, dealing with ports of that nature... Obviously a lot of the stuff required by your steel industries has to come through there.

You talked about competitiveness. I can tell you, having met the coal producers in Vancouver or the producers in Quebec, sometimes the cost of transportation in this country amounts to 50% of the price of the product. That's not

[Traduction]

Monsieur Fontana, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

M. Fontana (London-Est): Bonjour, monsieur Kirkby, et merci beaucoup de votre exposé.

Vous avez indiqué que la Commission de Hamilton devrait probablement servir de modèle au gouvernement fédéral en matière de restructuration des ports sur le plan législatif, réglementaire ou même administratif. Ce que le gouvernement fédéral tente de faire, c'est justement d'étudier de nouveaux modèles.

Vous avez été créés, je crois, par loi spéciale du Parlement en 1913. Je crois savoir que votre conseil est composé de membres nommés par le gouvernement fédéral ainsi que de membres nommés par le gouvernement municipal.

M. Kirkby: Il conviendrait peut-être davantage que ce soit les commissaires du port eux-mêmes qui fassent des commentaires au sujet de leur structure. Je ne suis pas un représentant de la commission portuaire.

M. Fontana: Non, je comprends cela. Cependant, vous représentez des gens d'affaires et j'aimerais avoir une idée de la façon de penser des milieux d'affaires. Ce modèle vous plaît-il? Ce genre de représentation vous plaît-il? Croyez-vous qu'une plus grande mesure d'autonomie locale est nécessaire? Croyez-vous que la Commission dispose de tous les leviers qui lui sont nécessaires pour faire le meilleur travail possible?

M. Kirkby: Les seules difficultés, nous semble-t-il, que pose la structure actuelle ont trait au caractère parfois flou des limites du pouvoir de la Commission par rapport à celui de certaines compétences locales et à certaines questions de compétence au sujet de l'aménagement du territoire dans ce contexte. Ce sont essentiellement des questions qui ont rapport à l'interface territoriale entre les zones qui relèvent de la Commission et celles qui relèvent de l'autorité locale.

Ce sont des questions à résoudre entre la Commission et la municipalité... qui donnent parfois lieu à des recours devant les tribunaux. C'est malheureux, mais cela arrive. On finit par résoudre les problèmes.

Nous apprécions le travail d'une organisation qui comprend son mandat et qui s'y consacre. La Commission gère un port et les propriétés foncières qui l'entourent, et ce à l'avantage du port et de la localité. Selon nous, c'est ce qui doit être fait: la Commission doit être suffisamment indépendante pour prendre de bonnes décisions en temps opportun tout en étant sensible au contexte dans lequel s'inscrivent ces décisions. Selon nous, c'est ce qui se passe.

M. Fontana: Nous nous intéressons à Hamilton mais aussi à la Voie maritime du Saint-Laurent et aux moyens de lui assurer une efficacité accrue. Nous avons visité la ville de Québec et divers ports par lesquels doivent nécessairement passer une bonne partie des produits de vos industries sidérurgiques.

Vous avez parlé de compétitivité. Je suis bien conscient pour ma part, ayant rencontré les producteurs de charbon de Vancouver ou les producteurs du Québec, que les coûts de transport, ici au Canada, représentent parfois 50 p. 100 du prix

[Text]

sustainable in a very competitive world where in fact other countries can begin to purchase their stuff from Chile, Brazil, Australia; you name it. Therefore steel production becomes very much a competitive factor, or an important factor, in what we're able to produce and export. You're absolutely right.

While you talked about a number of impediments to competition, such as federal and provincial taxes, have you given some thought to how you as part of the St. Lawrence system can see how that can operate that much more effectively and competitively?

• 0855

Mr. Kirkby: I think you're right. We certainly understand that the success of our industries is highly dependent upon being able to bring in their primary products, the underlying materials, especially in the bulk cargo area. That is largely brought down through the St. Lawrence Seaway system, with much of it coming from the upper lakes.

That is critical to the success of those industries in this country, so I guess that then becomes somewhat of a policy question such that managing that system in the most efficient and effective way becomes very important. We have to look at policies that in fact divert cargo onto other systems artificially by subsidy, etc. There have been all kinds of discussions in this country about the subsidy in terms of transportation for wheat being moved in different directions rather than encouragement to use the logical direction.

Mr. Fontana: Monday will fix that.

Mr. Kirkby: Those are the kinds of policies that have an impact upon the volumes that go through the seaway and that therefore artificially increase the cost of operating the seaway as well. So we have to look at all of those as integrated. Certainly I presume that's part of the struggle this committee is facing.

Mr. Fontana: One final question. In terms of culprits in taxation, you forgot your city government. We've heard loud and clear that city or municipal taxes are very much a factor in the competitiveness of ports and harbours. You obviously eliminated it, being the very good politician that you are, Mr. Kirkby, but maybe you might want to comment on that.

Mr. Kirkby: Certainly, I'm happy to comment. I will tell you that we are in discussion right now with the City of Hamilton about the elimination of development charges on all of the industrial and commercial lands in our community. We were a major player for eight years with the region of Hamilton—Wentworth and we saw something like an 80% reduction in the development charge by-law costs on... [Inaudible—Editor]... revised development charge by-law.

We're playing that game hard and fast. We are in fact in the midst of the development of a joint study with the region of Hamilton—Wentworth, which we initiated.

[Translation]

du produit. Voilà qui est insoutenable dans un monde très concurrentiel où d'autres pays peuvent se mettre à acheter leurs produits du Chili, du Brésil, de l'Australie, etc. Ainsi, la production d'acier devient, comme vous le dites, une dimension très importante de notre compétitivité, par rapport à notre capacité de production et d'exportation. Vous avez tout à fait raison.

Vous avez fait état d'un certain nombre d'obstacles à la concurrence, comme les taxes fédérales et provinciales. Cependant, à titre d'élément constitutif du système du Saint-Laurent, avez-vous réfléchi à ce que vous étiez en mesure de faire pour assurer une plus grande efficacité et une plus grande compétitivité de l'ensemble du réseau?

M. Kirkby: Je pense que vous avez raison. Nous sommes parfaitement conscients que le succès de nos industries dépend énormément de l'accès au produit brut, c'est-à-dire les matériaux de base, spécialement les marchandises en vrac. Ces marchandises sont amenées en grande partie grâce au réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent, car elles proviennent pour beaucoup du secteur supérieur des Grands Lacs.

C'est essentiel au succès de ces industries au Canada de sorte que cette question revêt en quelque sorte une dimension politique car il devient capital de gérer ce réseau de la façon la plus efficace et la plus efficiente. Il faut réexaminer les politiques qui en fait détournent artificiellement le fret vers d'autres réseaux, grâce à des subventions, etc. Au Canada, on a discuté longuement des subventions visant le transport du blé dans différentes directions plutôt que d'encourager le recours à la direction logique.

M. Fontana: Tout cela sera réglé lundi.

M. Kirkby: Ce sont-là les politiques qui ont une incidence sur le trafic qui emprunte la Voie maritime et, en outre, cela entraîne une augmentation artificielle du coût d'exploitation de la Voie maritime. Il faut donc se pencher sur l'intégration de tous ces éléments. Je suppose que cela fait partie de la situation complexe que le Comité analyse.

M. Fontana: Une dernière question. S'agissant des coupables sur le plan fiscal, vous avez oublié votre gouvernement municipal. On nous a dit en termes très clairs que les impôts municipaux constituaient un facteur de poids dans la compétitivité des ports. Étant donné que vous êtes un très bon politicien, monsieur Kirkby, vous vous êtes évidemment occupé de ce facteur et j'aimerais que vous nous en parliez.

M. Kirkby: Volontiers. Actuellement, nous sommes en pourparlers avec la ville de Hamilton pour que soit supprimés les droits de mise en valeur de toutes les terres industrielles et commerciales de notre collectivité. Pendant huit ans, nous avons été un intervenant majeur avec la région de Hamilton—Wentworth et cela a abouti à une réduction d'environ 80 p. 100 des coûts que représentent les droits de mise en valeur exigées par règlement municipal sur... [Inaudible—Éditeur]... règlement qui subit une révision.

Nous jouons serré. Nous sommes en train de préparer une étude conjointe avec la participation de la région de Hamilton—Wentworth et ce, de notre propre chef.

[Texte]

We're bringing our resources to the table to look at the competitive position all-inclusively. We don't believe you can play this slice and dice game any more that says this guy's the bad guy and that guy's the bad guy, because the business person who makes a decision as to where to locate does it based upon all-inclusive costs. We think that kind of research and analysis has to be done. It's in our interest to do it. We're going to do it cooperatively, not competitively, with the region because we think they have the same interests we do.

Mr. Fontana: Thank you.

The Chairman: I think you hit the nail right on the head, Mr. Kirkby, because on a larger, marine-focused scale, the minister himself said to us a couple of weeks ago when we started out that the competitive nature of what we do as a marine sector in our country is going to be very important on the global scale because the countries that buy our product don't care how we moved it from here to there or what kind of subsidy, if any, happened or any of that kind of stuff. They only care about the bottom line or the price per tonne of that particular product. We have to be able to compete with Brazil and other countries around the world with their product.

M. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): Monsieur Kirkby, quand nous étions à Montréal, nous avons entendu l'administration des ports se plaindre de la concurrence de petits ports du Québec qui étaient subventionnés par le gouvernement. Dans votre région, devez-vous faire face à la concurrence de ports qui sont subventionnés?

Mr. Kirkby: I'm not aware of major cargo harbours that would be under subsidy. I think there are other areas in which we may be facing subsidy challenges. Again, I think the harbour commissioners would be able to comment more specifically on that element and give you a better sense of what they see as their competitive challenge.

Mr. Hoepfner (Lisgar—Marquette): I thought I was going to a port today in which agriculture wouldn't be talked about. Now I find that we also have CanAmera Foods here, is that right? There's also your mustard distribution plant.

[Traduction]

Nous apportons nos ressources à la table de négociation pour que la position concurrentielle soit examinée du tout au tout. Nous estimons qu'on ne peut plus jouer à la roulette et pour ainsi dire se renvoyer la balle pour déterminer à qui est la faute car l'homme d'affaires qui choisit un certain endroit pour s'établir prend sa décision après avoir examiné tous les coûts. Nous pensons qu'il faut bien analyser tous les aspects. Il y va de notre intérêt. Nous allons le faire en collaboration, sans nous faire mutuellement concurrence, car nous sommes d'accord que la région et nous-mêmes partageons les mêmes intérêts.

M. Fontana: Merci.

Le président: Monsieur Kirkby, je pense que vous avez mis le doigt sur le bobo car dans une perspective plus large, sur le plan maritime, le ministre lui-même nous a dit il y a quelques semaines au début de nos audiences que la concurrence était capitale dans le secteur maritime au Canada étant donné qu'à l'échelle mondiale, nos partenaires commerciaux ne se soucient guère de la façon dont les produits qu'ils achètent ont été transportés d'un point à un autre. Ils s'inquiètent peu que des subventions ou d'autres mesures visent ces produits. Ils ne se soucient que de l'essentiel, c'est-à-dire le prix d'un produit donné à la tonne. Il nous faut concurrencer le Brésil et d'autres pays qui offrent les mêmes produits.

Mr. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): Mr. Kirkby, when we were in Montreal, the representatives from the port authority complained that they had to compete with Quebec's smaller harbours which are subsidized by the government. In your region, did you experience the same complication from subsidized harbours?

M. Kirkby: Que je sache, il n'y a pas de grands ports accueillant des marchandises qui bénéficient de subventions. Je pense que c'est sur d'autres plans que se livre cette guerre des subventions. Encore une fois, ce sont les commissaires du port qui pourront vous répondre avec plus de précision et vous donner une idée plus claire de ce qu'ils considèrent comme une source de concurrence pour eux.

M. Hoepfner (Lisgar—Marquette): Je pensais qu'aujourd'hui nous nous rendions dans un port où il ne serait pas question d'agriculture. Je viens de découvrir que CanAmera Foods est également présent ici, n'est-ce pas? En outre, vous avez une usine de distribution de moutarde.

• 0900

As for the American ports that are your competition, in what way do they compete? Is it the taxation problem? When we hear from Cargill about the Thunder Bay issue, they feel they have no level playing field with the Duluth port as far as Thunder Bay is concerned. Is that a problem here?

Mr. Kirkby: I think we have a number of problems, and again I'm not an expert in the exact costs of the individual ports. I think there's a general sense within business in Canada that we face an unlevel field when we look at our American counterparts in a number of areas, and certainly transportation issues is one of them. I think the marine side of the transportation question is there.

Pouvez-vous me dire sur quel plan certains ports américains vous font concurrence? Est-ce une question de fiscalité? Nous avons entendu les arguments de Cargill à propos de Thunder Bay. On nous a dit que les chances étaient très inégales pour Thunder Bay à cause du port de Duluth. Retrouve-t-on le même problème ici?

M. Kirkby: Nous faisons face à un certain nombre de problèmes mais encore une fois, je ne connais pas très bien les coûts exacts auxquels chacun des ports fait face. Dans les milieux d'affaires au Canada, on estime en règle générale que les chances sont inégales par rapport à nos concurrents américains et ce à bien des égards, et certainement sur le plan du transport. Je pense que c'est aussi vrai en matière de transport maritime.

[Text]

Concerning your comment about agriculture, in fact it's a very important component of this community, not only in the ports but in terms of other producers in other areas of the community. Food processing is a major industry in the Hamilton—Wentworth area.

CanAmera Foods is a major processor on the port and brings a substantial amount of their product in from southwestern Ontario, which they process here. In fact they've expanded their operations, and again, the harbour commissioners or the people from CanAmera Foods can give you more detail.

So regarding your question about agriculture, it is in fact a very important component of this community and a very important component of our economy. I think again it becomes one of those things that requires you to look at it all.

You can look at individual pieces of the pie and you can say we compete here or we compete there. Our sense is the people who make the choices as to where they're going to ship their goods or how they're going to ship their goods make it based upon what the net bottom-line cost is at their customers' dock, or their customers' door if it's some other mode of transportation. We have to be prepared to be able to look at things in that context.

Mr. Hoepfner: Is there a way you can get some of your raw product in through the U.S. transportation system, or is that not feasible?

Mr. Kirkby: I think the difficulty you have here is the major users of our facility, as I understand it, are people who are bringing in raw product often through the port, reprocessing it here. . . In fact if we want to look at it, one of the great strengths of the Hamilton economy is we take raw goods, process them into a finished product, and we tend to ship it out through other modes of transportation.

Mr. Hoepfner: That was my question. Mr. Fontana mentioned WGTA would be fixed on Monday. Well, I will suggest to him it's just starting to get fixed. There are going to be ten years of fixing, I think.

We in southern Manitoba, where a lot of the raw products are produced, are very strongly looking to the U.S. transportation system because we're so far behind at this. How can we stay in business? How can we compete?

I'm afraid that is the direction some of our exports are going to go, and it scares me, because we need it in Canada, actually. We should not allow that to happen, but farmers do have to survive. I was just wondering whether there was any way on a temporary basis you could divert some of the raw canola, sunflower seeds, or whatever you process through the U.S.

Mr. Kirkby: I couldn't really comment as to whether they could do it or not.

The Chairman: Thank you. It's probably more of a technical question than Mr. Kirby is prepared to address.

Mr. Hoepfner: It will have to be looked at, because. . .

[Translation]

Vous avez parlé d'agriculture. Chez nous, c'est une composante très importante, pas seulement dans les ports mais pour les autres producteurs de la collectivité. Dans la région de Hamilton—Wentworth, la transformation alimentaire constitue une grosse industrie.

La société CanAmera Foods est un transformateur important sur le port où elle fait transporter pour les transformer une quantité considérable de ses produits en provenance du sud-ouest de l'Ontario. En fait, les opérations de cette société ont pris de l'ampleur et encore une fois, ce sont les commissaires du port ou les représentants de la société CanAmera Foods qui pourront vous donner plus de détails.

S'agissant de l'agriculture, c'est en effet une composante très importante de la vie économique de notre collectivité. C'est donc un des éléments dont vous devrez tenir compte en examinant le tableau d'ensemble.

On peut s'attarder à des composantes particulières et on peut dire que là se trouvent nos concurrents. Nous sommes d'avis que les gens décident du mode de transport qui leur convient le mieux et de l'endroit où ils expédieront leurs produits en fonction du coût net depuis le quai du client, ou sa porte, si les marchandises ne sont pas transportées par voie d'eau. Il faut donc examiner la situation de ce point de vue-là.

M. Hoepfner: Avez-vous le moyen d'obtenir vos matières premières grâce au réseau de transport américain? Est-ce possible?

M. Kirkby: Il faut dire que les grands usagers de nos installations, si je ne me trompe pas, sont des gens qui font venir des matières premières très souvent par voie d'eau, qui les retransforment ici. . . En fait, à bien y penser, la force de l'économie de Hamilton vient en partie du fait que nous prenons des matières premières, que nous les transformons en produits finis, mais que nous expédions ces produits en empruntant d'autres modes de transport.

M. Hoepfner: C'était ma question. M. Fontana a parlé de la LTGO dont on s'occuperait lundi. Je me permets de lui signaler que ce n'est qu'un début car il faudra dix ans pour régler cette question.

Nous, dans le sud du Manitoba, où sont produits une grande quantité de matières premières, envisageons très sérieusement le réseau de transport américain car nous avons beaucoup de retard à cet égard. Comment rester en affaires, comment relever la concurrence?

Je crains que certains de nos exportateurs ne choisissent la voie américaine, et cela m'effraie, car nous avons besoin de ce secteur au Canada. Il ne faudrait pas permettre que cela se produise, mais les agriculteurs doivent quand même penser à leur survie. Je me demandais si, temporairement, vous aviez le moyen de détourner des chargements de canola ou de graines de tournesol ou d'un autre produit encore vers les États-Unis.

M. Kirkby: Je ne pourrais pas vous dire si en fait c'est possible.

Le président: Merci. Cette question est sans doute trop technique pour M. Kirkby.

M. Hoepfner: Il faudra l'étudier car. . .

[Texte]

The Chairman: We have the Hamilton Harbour Commission up next. Maybe they'll be able to provide us with some answers and that will be great.

Mr. Hoepfner: Good.

The Chairman: I know Duncan Beattie is just champing at the bit to get on here. Is that it, Jake?

Mr. Hoepfner: Yes.

The Chairman: Mr. Kirkby, thank you very much. The Hamilton and District Chamber of Commerce is certainly an effective and proud booster of our community and we thank you for your submission.

Mr. Kirkby: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We invite the Hamilton Harbour Commissioners to the table. Colleagues, joining us at the committee is Duncan Beattie, who is chairman of the Hamilton Harbour Commission, and Mr. Bob Hennessey, who is the port manager and CEO. Welcome, gentlemen; we look forward to your presentation.

Mr. Duncan Beattie (Chairman, Hamilton Harbour Commission): It's a pleasure being here, Mr. Chairman, and we bid you a most hearty welcome to the sunbelt of Canada. I know for me it's great to be back in Canada. I just spent two days in Ottawa, so you know how I feel getting back down in God's country here. Our only regret is you didn't make this meeting in the summer when we could have taken you to a more scenic venue for your deliberations.

• 0905

We just sat here and listened to the presentation made by the Chamber of Commerce, and believe me, gentlemen, that was no rehearsal. It was purely their report, and our report will sort of piggyback on what they had to say. The port director, Mr. Hennessey, will answer the technical questions you may have, and I'll do my best to answer the rest of them.

I'll start with a brief description of the Port of Hamilton and what we do here. The primary purpose, of course, is to move cargo. We have built marinas. We have built waterfront parks. We're currently building wildlife areas. But we are, and will remain, an industrial port.

Manufacturing and shipping piers occupy approximately 1,800 acres of waterfront land and are serviced by 11.35 kilometres of shipping berths. The majority of the shipping berths—that is, 7.7 kilometres—and a significant portion of the industrial lands, 450 acres, are owned by the Hamilton Harbour Commissioners. We're a gateway port for Canada's manufacturing heartland, serving industries and communities such as London, Guelph, Kitchener–Waterloo, Cambridge, Toronto, Mississauga, St. Catharines, and many more.

[Traduction]

Le président: Nous accueillons maintenant les représentants de la Commission du port de Hamilton. Ils pourront peut-être nous donner des réponses à cette question, ce qui serait épatant.

M. Hoepfner: Très bien.

Le président: Je sais que Duncan Beattie est impatient d'avoir son tour. N'est-ce pas, Jake?

M. Hoepfner: Oui.

Le président: Monsieur Kirkby, merci beaucoup. La Chambre de commerce de Hamilton et de son district est certainement une force vive efficace dans notre collectivité et nous vous remercions de votre mémoire.

M. Kirkby: Merci bien, monsieur le président.

Le président: J'invite les commissaires du port de Hamilton à s'approcher. Chers collègues, nous accueillons maintenant Duncan Beattie, qui est le président de la Commission du port de Hamilton, et M. Bob Hennessey, qui est le directeur du port et le premier dirigeant. Bienvenue, messieurs. Nous sommes impatients de vous écouter.

M. Duncan Beattie (président, Commission du port de Hamilton): Je suis heureux d'être ici, monsieur le président. Nous vous souhaitons la plus cordiale bienvenue dans notre région du Canada. Quant à moi, je trouve ça fantastique de rentrer au Canada. Je viens de passer deux jours à Ottawa de sorte que je suis ravi de revenir dans ces parages. Nous regrettons toutefois que vous n'ayez pas pu venir ici en été où vos discussions auraient pu se dérouler dans un cadre plus panoramique.

Nous venons d'écouter l'exposé des représentants de la Chambre de commerce mais croyez-nous, messieurs, il ne s'agissait pas d'une générale. Leur rapport est totalement leur, et notre rapport en constituera en quelque sorte un enchaînement. Le directeur du port, monsieur Hennessey, va répondre aux questions techniques que vous voudrez poser et je vais faire de mon mieux pour répondre aux autres.

Permettez-moi de vous décrire brièvement le port de Hamilton et ce que nous faisons ici. Nous avons pour mission principale l'expédition de marchandises. Nous avons construit des marinas. Nous avons construit des parcs sur le port. Nous sommes en train de construire une zone d'abris pour la faune. Toutefois, nous sommes, et nous demeurerons, un port industriel.

Les quais servant à la fabrication de produits et à leur expédition occupent quelque 1 800 acres de terrains en bordure de l'eau et ils offrent 11,35 kilomètres d'espaces de mouillage. La majorité de cet espace—c'est-à-dire 7,7 kilomètres—et une grosse partie des terres industrielles, 450 acres, sont la propriété des commissaires du port de Hamilton. Notre port sert à l'expédition des produits manufacturés dans le centre du Canada, et nous desservons les entreprises et les collectivités de London, Guelph, Kitchener–Waterloo, Cambridge, Toronto, Mississauga, St. Catharines, et bien d'autres encore.

[Text]

Perhaps more significantly, the port is a major manufacturing centre in its own right, making up what is arguably one of Canada's largest industrial complexes. The port is home to Canada's two biggest steel producers, the largest oilseed crushing plant in eastern Canada, and some 25 other industries that directly employ in excess of 17,000 people.

Most of the cargo handled through the port is either consumed or produced right on the waterfront. These are wealth-producing operations as opposed to tax-consuming. This results, of course, in tremendous economic benefit, not just to the port but also to the surrounding communities and Canada at large.

Marine transportation drives this process. Most of the port's marine-based cargo is made up of over 11 million tonnes of imported raw materials that feed these waterfront industries.

You will notice throughout our presentation there are some diagrams, which we are, of course, prepared to substantiate.

Some of the manufactured goods produced in both the port area and communities of southern Ontario that surround us are exported directly from Hamilton to overseas markets, almost one million tonnes. But more likely the goods we produce here in Hamilton go out to some other community by truck or by rail to be further processed. So we feel every time Canada exports a car or something with a nut or bolt in it or anything that is nailed together, then a little bit of the Port of Hamilton has been exported as well.

The one theme common to all the industries we serve is a requirement for cost-effective and efficient water transport. Indeed, for those industries located on our waterfront it is absolutely essential, and they would not be located here if it were not so. The flip side of the same coin is simply this. If we lose water transport, then we close these industries, and we lose these jobs.

From a cargo perspective, the Port of Hamilton handled 12,701,000 tonnes of water-borne commerce in 1994. This consistently places us as one of Canada's top ten ports, even though we are 1,000 kilometres from the sea and closed to navigation for three months each winter. The port is entirely dependent on the St. Lawrence Seaway for its ship access.

All our cargo transits the seaway, which means in 1994, of the 54 million tonnes of cargo that moved through the seaway to and from all Canadian ports, almost 25% moved in and out of the Port of Hamilton. There's a diagram there, of course, that explains the breakup of the cargo.

[Translation]

Ce qui est encore plus remarquable, c'est que le port a lui-même un grand centre manufacturier faisant partie de ce que l'on pourrait considérer comme un des plus grands complexes industriels du Canada. C'est à Hamilton que se trouvent les deux plus gros producteurs d'acier du Canada, la plus grosse usine, dans l'est du Canada, pour l'extraction des huiles végétales, et il y a encore 25 autres industries qui emploient directement plus de 17 000 personnes.

Le gros des marchandises qui passent par le port est consommé ou produit directement sur place. Il s'agit donc d'exploitations qui produisent de la richesse plutôt que d'entreprises qui consomment des impôts. Cela entraîne bien entendu un avantage économique énorme, pas seulement pour le port mais également pour les collectivités avoisinantes et le Canada en général.

Le transport maritime est le moteur de cette activité. Essentiellement, les marchandises transportées par voie maritime sont constituées de plus de 11 millions de tonnes de matières premières importées qui viennent alimenter les industries installées sur place.

Vous remarquerez que nous vous présentons en même temps des tableaux qui viennent appuyer notre exposé.

Certains produits manufacturés fabriqués dans la région du port et dans les localités avoisinantes du sud de l'Ontario sont exportées directement vers des marchés étrangers à partir de Hamilton, et ces produits représentent presque un million de tonnes. Toutefois, le plus souvent, les produits que nous fabriquons ici à Hamilton sont expédiés vers d'autres endroits par camion ou par chemin de fer afin que se poursuive la transformation. Ainsi, chaque fois que le Canada exporte une voiture ou encore un engin qui comporte une vis ou un écrou ou deux choses clouées ensemble, cela signifie qu'une petite partie du port de Hamilton est également exportée.

L'élément commun à toutes les industries que nous desservons est la nécessité d'un mode de transport maritime rentable et efficace. En effet, pour les industries qui sont situées sur le port, cet élément est absolument essentiel et elles ne seraient pas installées là sans lui. Le revers de la médaille, c'est ceci: si nous perdons le transport maritime, alors ces industries fermeront leurs portes et nous perdrons les emplois.

Le port de Hamilton a accueilli 12 701 000 tonnes de marchandises par voie d'eau en 1994. Cela signifie que nous nous classons parmi les 10 premiers ports du Canada, même si nous nous trouvons à 1 000 kilomètres de la mer et même si la navigation est fermée trois mois par année. L'accès des navires au port ne peut se faire que par la Voie maritime du Saint-Laurent.

Toutes les marchandises qui arrivent au port passent par la Voie maritime, ce qui signifie qu'en 1994, sur les 54 millions de tonnes de marchandises qui sont passées par la Voie maritime du Saint-Laurent en provenance ou à destination de ports canadiens, presque 25 p. 100 allaient vers le port de Hamilton ou en venaient. Voici un tableau qui montre la ventilation de ces marchandises.

[Texte]

Although Hamilton is thought to be mainly a bulk port, we are also the leading port on the Great Lakes for break bulk cargo. This includes steel, equipment, manufactured and finished commodities. In 1994 we moved 1,468,000 tonnes of these goods, primarily steel. This is over three times the volume handled by all the other Great Lakes ports combined.

[Traduction]

Même si Hamilton est considéré essentiellement comme un port qui accueille des marchandises en vrac, nous n'en sommes pas moins un des principaux ports des Grands Lacs pour les marchandises diverses, comme l'acier, le matériel, les produits manufacturés et finis. En 1994, ces marchandises représentaient 1 468 000 tonnes de fret, essentiellement de l'acier. Cela correspond à trois fois le volume manutentionné par tous les autres ports des Grands Lacs réunis.

● 0910

Hamilton traditionally moves more manufactured cargo than Cleveland, Detroit, or Chicago, the gateway ports to America's Midwest heartland. This trade is primarily overseas cargo that moves by saltwater ship. If this world trade is to be maintained, then Hamilton's access to the oceans of the world must also be maintained.

The purpose of these statistics, lest they seem immodest, is simply to serve to reinforce with hard data our earlier statements about the size and importance of Hamilton's industrial waterfront and its dependence on marine transport.

De tout temps, Hamilton a surclassé Cleveland, Détroit, ou Chicago, pour les marchandises manufacturées, ces ports américains étant des portes d'entrée vers le Midwest. Ce commerce est constitué essentiellement de marchandises expédiées à l'étranger par des océaniques. Si nous voulons maintenir ce commerce mondial, il faut que Hamilton conserve son accès aux océans.

Si j'ai cité ces statistiques, sans vantardise, c'est simplement pour appuyer nos déclarations précédentes sur des données concrètes quant à la taille et l'importance de la zone industrielle de Hamilton et pour illustrer le fait que Hamilton est tributaire du transport maritime.

The Port of Hamilton is financially self-supporting. Currently all operating expenses and capital construction costs are paid for by funds earned from port operations. In fact, in our 83-year history, the port has never required operating subsidies from either Canada or our surrounding municipalities. From time to time we have received capital grants from Canada to assist in the construction of port infrastructure, although none has been received since 1986. We currently have no requirement for, nor have we requested, any outside financing. The port, then, is essentially debt-free.

Le port de Hamilton est financièrement autonome. Actuellement, toutes les dépenses d'exploitation et les coûts d'immobilisations sont couverts par ce que l'exploitation portuaire rapporte. En fait, depuis 83 ans, le port n'a jamais eu besoin de subventions d'exploitation du gouvernement du Canada ou des municipalités avoisinantes. De temps en temps, nous avons reçu du gouvernement du Canada des subventions pour nous aider à la construction de l'infrastructure portuaire, quoique cela ne ne soit pas produit depuis 1986. Actuellement, nous n'avons pas besoin de financement externe et nous n'en avons du reste pas demandé. Le port est essentiellement libre de toute dette.

The revenues we earn in excess of expenses are earmarked for port uses, such as wharves, roads, sewers, warehouses, and cargo-handling equipment. They were paid in good faith by port users to be used to develop a better harbour. It is important not to break this implied trust, especially in these times, when so many agencies, having expanded beyond their own means, now look to the port for additional cash or services.

L'argent qu'il nous reste après avoir payé nos dépenses est réservé à divers usages, comme les quais, les routes, les égouts, les entrepôts de même que le matériel de manutention. Ces sommes sont versées par les usagers du port qui ne doutent pas un instant que leur contribution servira à améliorer le port. Il est important que cette confiance ne soit pas trahie, surtout quand on sait que bien des organismes, ayant dépensé au-delà de leurs moyens, se tournent maintenant vers le port pour obtenir l'argent et les services dont ils ont besoin.

The port has kept tight control over the charges imposed on port users. In the past decade we have implemented only one increase in our harbour dues and berthing charges for ships calling at the port, and that was in the amount of 5%. In other words, there has been one 5% increase in a 10-year period.

Le port a toujours exercé un contrôle serré sur les droits imposés aux usagers. Depuis 10 ans, il n'y a eu qu'une augmentation des droits d'amarrage pour les bateaux faisant escale au port et cette augmentation a été de 5 p. 100. En d'autres termes, en 10 ans, nous nous sommes limités à une seule augmentation de 5 p. 100.

We believe our role as a port authority is to focus on the development of the harbour and allow our customers, the port users, to operate and grow in a climate of stability, certainty, and known costs.

Nous pensons que le rôle de l'administration portuaire est de veiller avant tout au développement du port et de permettre à nos clients, les usagers du port, de faire croître leurs entreprises dans un climat de stabilité et de certitude, en pleine connaissance des coûts auxquels ils doivent faire face.

I'll now outline a short history of our organization. The port of Hamilton has been built and continues to be operated by a statutory corporation known as the Hamilton Harbour Commissioners. We are a member of the harbour commission family. There are nine in Canada, five on the Great Lakes and four on the west coast.

Nous allons maintenant faire un bref historique de notre organisation. Le port de Hamilton a été construit et continue d'être exploité par une société constituée en vertu de la loi, les commissaires du port de Hamilton. Nous sommes membres de la famille des commissions portuaires, qui sont au nombre de neuf au Canada, cinq sur les Grands Lacs et quatre sur la côte Ouest.

[Text]

We would characterize harbour commissions as autonomous federal agencies with small, politically appointed boards with generally strong, stable, business-oriented management styles. This results in low overhead, fast decision-making, and a generally good level of user satisfaction, all leading to cost-effective cargo handling.

We have already stated the cargo statistics and financial results for the Port of Hamilton. Since the mandate of the standing committee includes the review of Canada's port management structure, it may be of some interest to you to spend a few moments on the corporate structure that has enabled the commissioners to achieve these results.

Our organization was established by a 1912 act of Parliament called the Hamilton Harbour Commissioners Act. The act provides for a three-commissioner board, two appointed by the Governor in Council and one by the council of the City of Hamilton. Briefly, the act empowers the board of commissioners to acquire, hold, develop, lease, and sell real estate; to build and maintain channels, warehouses, docks, cranes, and equipment, and sell, lease, or operate the same; to borrow money to develop the harbour, institute and defend court actions, and, on the odd occasion, expropriate land; pass by-laws for the regulation and operation of the harbour, impose penalties, seize goods and vessels, make arrangements with railway and shipping companies to facilitate harbour traffic, and impose tolls and commute charges.

The duties of the board of commissioners as set out in the act are impartially and to the best of its ability to execute these powers on behalf of the corporation.

• 0915

This structure gives the board the independence, flexibility, quick reaction, and focus of purpose that is necessary to be successful in managing a transportation business in today's fast-paced global marketplace. The commissioners submit an annual report of activities to both the Governor in Council and the City of Hamilton, as provided in the act.

In summary, this is the type of port structure that has enabled the Port of Hamilton to build and operate the port's infrastructure while maintaining our financial strength and independence.

With regard to the standing committee's review of the port sector, we have asked ourselves the following question. What changes does the Port of Hamilton acquire to assist us in meeting our port development and cargo handling objectives? The answer, simply, is none.

We believe our present structure works well and our statistics speak for themselves. The committee may wish to review the suitability of our organization to other ports who need or desire a change in the structure.

[Translation]

On pourrait dire que les commissions portuaires sont des organismes fédéraux autonomes dotés de petits conseils d'administration dont les membres préconisent en général une gestion ferme, stable et fidèle aux principes d'administration des affaires et qui doivent leur poste à des nominations politiques. Cela signifie des frais généraux peu élevés, des décisions prises rapidement entraînant en général une assez grande satisfaction chez les usagers, puisque les marchandises sont manutentionnées de façon rentable.

Nous vous avons déjà donné les statistiques concernant la quantité de marchandises et le bilan financier dans le cas du port de Hamilton. Étant donné que le mandat du Comité permanent comprend l'examen de la structure de gestion des ports du Canada, vous trouverez sans doute intéressant que nous nous arrêtions un peu à la structure organisationnelle qui permet aux commissaires d'atteindre leurs objectifs.

Notre organisation a été établie par une loi du Parlement, en 1912, appelée Loi sur les commissaires du port de Hamilton. La loi prévoit la nomination de trois commissaires, deux par le gouverneur en conseil et un par le conseil de la municipalité de Hamilton. Essentiellement, la loi donne aux commissaires le pouvoir d'acquérir, de détenir, de mettre en valeur, de louer ou de vendre des biens immobiliers; la loi leur permet aussi d'entretenir des chenaux, des entrepôts, des docks, des grues et de l'équipement, de vendre, de louer ou d'exploiter ces mêmes installations, et elle leur permet aussi d'emprunter l'argent nécessaire pour mettre le plan en valeur, intenter et poursuivre des actions en justice et à l'occasion, exproprier des terres. La loi leur permet d'adopter des règlements administratifs pour la réglementation et l'exploitation du port, d'imposer des amendes, de saisir des biens et des navires et de conclure des ententes avec des compagnies de chemin de fer et de navigation pour faciliter la circulation dans le port, et d'imposer des droits de péage et de navette.

En vertu des dispositions de la loi, les commissaires doivent être impartiaux et la Commission doit exercer ses pouvoirs de son mieux au nom de la société.

Ces structures donnent au conseil d'administration l'indépendance, la souplesse, la latitude et la concentration nécessaires pour mener à bien la gestion d'une entreprise de transport sur un marché mondial en pleine évolution. Les commissaires présentent un rapport annuel de leurs activités au gouverneur en conseil et à la ville de Hamilton, comme le stipule la loi.

En résumé, c'est le genre de structure portuaire qui a permis au port de Hamilton d'édifier et d'exploiter une infrastructure portuaire tout en maintenant son indépendance et sa force financières.

Pour ce qui est du mandat du Comité permanent, nous nous sommes posé la question suivante. Quelles seraient les modifications nécessaires pour nous permettre d'atteindre nos objectifs de manutention des marchandises et d'expansion du port? Nous n'avons rien trouvé à dire.

Nous pensons que notre structure actuelle fonctionne bien et que les statistiques sont éloquentes. Le Comité souhaitera peut-être examiner l'opportunité d'appliquer notre type d'organisation à d'autres ports qui auraient besoin d'un changement de structure.

[Texte]

Briefly, the commissioners are of the view the matter of pilotage services is better addressed by those who actually use and pay for the services. I know you have a submission by Stelco this afternoon and I'm sure they will elaborate on that. However, we make two observations for the committee. Pilotage costs, particularly in the lower St. Lawrence, have increased completely out of step of with freight rates and, in our case, port charges. The Port of Hamilton has held the line on port charges to assist our users and the hard-pressed marine sector as a whole.

From our perspective, it is extremely frustrating to see the results of port cost control efforts nullified by the rate increases imposed for pilotage. It would seem our pilotage system needs to be more market-driven in order to provide some cost relief, both to the users and to the taxpayers. We see no requirement for pilotage on those lake vessels with experienced masters who continually traverse the same waters as part of a regular schedule, such as the iron ore ships cycling between Port Cartier and Hamilton.

The commissioners feel when reviewing the seaway that most weight should be given to those comments from the users who actually pay the seaway tolls. We urge the committee to take note of the concerns of the Hamilton steel industries whose ore, coal, and steel shipments now make up the stable backbone of seaway tonnage.

Obviously the commissioners have an interest in the health of the seaway, since virtually all of Hamilton's cargo comes through the seaway, and, as I stated previously, makes up for 25% of the Canadian total. We make the same comment for the seaway tolls as we did for pilotage fees. During the last recession seaway tolls continued to increase at a time when Ontario manufacturers and seaway users were in economic difficulty.

During this time the Port of Hamilton, together with other Great Lakes ports in Canada and the U.S., was holding the line on tariffs. It would be better if all government agencies involved in moving marine cargo were marching to the same tune and hopefully marching in step with the system users who ultimately bear the cost. You'll see the graph that demonstrates just where seaway tolls in comparison with air cargo and berthage rates stand. It's quite graphic.

The commissioners would support the concept of commercialization for the Seaway Authority without delving into details or criticizing its current or past operation. In fact, from a Port of Hamilton viewpoint, we feel the authority has worked pretty well over the years. Our users have had consistent reliable service with few stoppages. However, based on our own operating experience, we believe in the fundamental principle that a more commercial operation would lead to more

[Traduction]

Brèvement, les commissaires estiment que les services de pilotage y gagnent s'ils sont en fait la responsabilité des usagers qui les paient. Je sais que vous accueillerez plus tard les représentants de la Stelco et je suis sûr qu'ils vont vous en parler. Toutefois, permettez-moi de faire deux remarques. Le coût du pilotage, surtout dans le bas Saint-Laurent, a augmenté démesurément par rapport aux tarifs ferroviaires et à notre avis, aux droits portuaires. Le port de Hamilton a maintenu les droits portuaires pour aider les usagers et le secteur maritime fort éprouvé en général.

Nous trouvons tout à fait démoralisant que nos efforts pour contenir une augmentation du coût des droits portuaires soient annihilés par une augmentation imposée pour le pilotage. Il semblerait que notre réseau de pilotage gagnerait à être axé sur le marché afin d'alléger les coûts à la fois pour les usagers et les contribuables. Nous ne voyons pas pourquoi on aurait besoin de pilotage dans le cas des navires d'eau douce dont les capitaines naviguent constamment dans les mêmes eaux, sur une base régulière, comme par exemple ces navires qui transportent le minerai de fer entre Port Cartier et Hamilton.

Les commissaires estiment que lors de l'examen de la Voie maritime du Saint-Laurent, il faudrait accorder la plus haute importance à l'opinion exprimée par les usagers qui paient en fait les droits de péage de la Voie maritime. Nous exhortons les membres du Comité à prendre bonne note des inquiétudes exprimées par les représentants du secteur de l'acier de Hamilton dont le minerai, le charbon et l'acier constituent désormais l'essentiel du trafic sur la Voie maritime.

Manifestement, les commissaires ont intérêt à ce que l'on veuille à la santé de la Voie maritime étant donné que presque toutes les marchandises qui transitent par le port de Hamilton y parviennent par le biais de la Voie maritime et, comme je l'ai dit tout à l'heure, cela représente 25 p. 100 de toutes les marchandises canadiennes qui circulent sur la Voie maritime. Nous répéterons pour les droits de péage la même chose que pour les droits de pilotage. Pendant la dernière récession, les droits de péage n'ont pas cessé d'augmenter à une époque où les manufacturiers ontariens et les usagers de la Voie maritime éprouvaient des difficultés économiques.

Pendant ce temps-là, le port de Hamilton, avec d'autres ports des Grands Lacs, au Canada et aux États-Unis, maintenaient ses tarifs au même niveau. Il vaudrait mieux que tous les organismes du gouvernement qui s'occupent du transport des marchandises par la Voie maritime accordent leurs violons et emboîtent le pas aux usagers qui finalement doivent éponger les coûts. Vous pourrez consulter le tableau qui montre où en sont les droits de péage de la Voie maritime par rapport à ce que cela représente pour le fret aérien et les droits de mouillage. C'est assez révélateur.

Les commissaires appuient la notion de commercialisation de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent sans toutefois entrer dans les détails ou critiquer les modes d'exploitation actuels et passés. En fait, du point de vue du port de Hamilton, nous pensons que l'administration a fait du bon travail au fil des ans. Nos usagers ont pu compter sur un service fiable, stable, sans trop d'interruptions. Toutefois, d'après notre expérience, nous souhaiterions une plus grande

[Text]

[Translation]

marketplace decision-making, greater user satisfaction, and greater control over tolls and costs.

commercialisation des opérations qui déboucherait sur une prise de décision mieux orientée vers le marché, entraînant une plus grande satisfaction des usagers et un meilleur contrôle sur les droits de péage et les coûts.

• 0920

Some of the principles behind the recommendations made by the commercialization task force for Canadian National would seem to be applicable to the seaway. A longer operating season would also benefit the Port of Hamilton with respect to competition with other modes and with other non-Great Lakes ports. However, our port users over the years have consistently been opposed to paying higher unit costs for lengthening the season.

Certains des principes qui sous-tendent les recommandations faites par le groupe de travail sur la commercialisation du Canadien National semblent pouvoir s'appliquer à la Voie maritime. L'extension de la saison de navigation serait également avantageuse pour le port de Hamilton sur le plan de la concurrence avec d'autres modes de transport et avec d'autres ports qui ne sont pas situés sur les Grands Lacs. Cependant, ceux qui utilisent nos ports depuis des années ont toujours refusé de payer des coûts unitaires plus élevés afin de prolonger la saison.

The Canadian Coast Guard: the commissioners acknowledge the desire to downsize the coast guard. From a port viewpoint it is important that the withdrawal of coast guard services be implemented on an equal and nationwide basis so as not to distort the natural market-driven flow of cargo. Within Hamilton Harbour the commissioners are prepared to pay for these services that are traditionally performed by the Canadian Coast Guard in many other ports—that is, aids to navigation and maintenance dredging. Ice-breaking is not really a major problem in the Port of Hamilton. If needed, it is available on a commercial basis from local tugboat operators.

En ce qui concerne la Garde côtière canadienne, les commissaires reconnaissent le désir de réduire ses effectifs. Du point de vue des ports, il est important que le retrait des services de la Garde côtière se fasse d'une manière égale dans l'ensemble du pays afin de ne pas altérer la circulation maritime naturelle qui se fait en fonction des marchés. Les commissaires du port de Hamilton sont disposés à payer pour les services traditionnellement rendus par la Garde côtière canadienne dans plusieurs autres ports—c'est-à-dire les aides à la navigation et le dragage. Les services de brise-glace ne sont pas vraiment essentiels dans le port de Hamilton. Si le besoin s'en fait sentir, on dispose d'un service commercial offert par les exploitants locaux de remorqueurs.

The commissioners feel these additional services to shipping can be performed without increasing fees to port users provided any potential restructuring of the port sector does not impose additional fees, payments, or charges on our operations.

Les commissaires estiment qu'on peut assurer ces services supplémentaires aux transporteurs maritimes sans augmenter les frais d'utilisation des ports à condition que toute restructuration éventuelle du secteur des ports ne nous impose pas pour nos activités des frais, des paiements ou des droits supplémentaires.

That is our report, gentlemen, and we anxiously await your questions.

Voilà qui termine notre rapport, messieurs, et nous avons hâte d'entendre vos questions.

The Chairman: Thank you very much, Chairman Beattie, for a very solid, well-thought-out report. Mr. Hennessey, I know you had a hand in it, so we thank you as well. It certainly affords everyone in the room and anyone who will read the minutes a better idea of just what the Hamilton Harbour Commission does and of the value of that harbour to this great city. It also provides input on the objectives of this committee, which we have been seeking from the harbours and ports as we cross this country, so we appreciate what you've done with that.

Le président: Merci beaucoup, président Beattie, pour ce rapport très dense et très bien conçu. Monsieur Hennessey, je sais que vous avez participé à sa rédaction et nous vous remercions donc également. Cet exposé nous donne certainement à tous et donnera à ceux qui liront le compte rendu de nos délibérations une meilleure idée de ce que fait la Commission du port de Hamilton et de la valeur de ce port pour cette grande ville. Il nous donne également votre opinion sur les objectifs du Comité, comme nous l'avons demandé aux représentants des havres et des ports de l'ensemble du pays et nous vous remercions donc de l'avoir fait.

Mr. Mercier, do you have a question, sir?

Monsieur Mercier, avez-vous une question à poser?

M. Mercier: J'entendais dire que votre port fonctionne sans subvention. Subissez-vous la concurrence de ports subventionnés, comme le ferait le Port de Montréal selon ce que disent ses représentants?

Mr. Mercier: I heard that your harbour was operating without any subsidy. Do you get any competition from subsidized ports, as is the case for the port of Montreal according to its representatives?

Mr. Beattie: The gentleman asked whether we face competition from subsidized harbours within the area. A few of the smaller ports do receive subsidies, but it's not a major concern of Hamilton Harbour Commissioners. Regarding Montreal, there is no real competition there either, because fortunately for them, they're open 12 months of the year. It's a deep water port, and they handle somewhat different types of cargo than we do.

M. Beattie: Le député a demandé si nous subissions la concurrence de ports subventionnés dans la région. Quelques-uns des petits ports reçoivent en effet des subventions, mais cela ne pose pas de grandes inquiétudes aux commissaires du port de Hamilton. En ce qui concerne Montréal, il n'y a pas là de véritable concurrence non plus, car heureusement pour ce port, il est ouvert 12 mois par année. C'est un port en eau profonde et il peut donc recevoir des types de cargaison quelque peu différents des nôtres.

[Texte]

Mr. Mercier: Êtes-vous satisfaits du réseau ferroviaire qui dessert le port?

Mr. Beattie: Are you satisfied with the rail service as part of the harbour? Is that the question?

Mr. Mercier: Yes.

Mr. Beattie: Yes, we are satisfied.

Mr. Mercier: Thank you.

Mr. Hoepfner: I must congratulate you on the job you've done with this port. I was just wondering when you could be made available to come and run the government in Ottawa, because you could sure add some input.

Mr. Beattie: I should perhaps mention to the honourable member that I had a stab at that too. I was a member of Parliament and it didn't work out.

The Chairman: Quite frankly, Jake, a lot of Hamiltonians are now involved in government, so it will happen by osmosis as time goes by.

Mr. Hoepfner: If they are as good in government as they are in running the port, we sure do need them there, I can see that.

You are closed three months of the year. Do companies such as CanAmera then use the rail system to go to ports further down the seaway? When the processed product is finished, they don't quit shipping during those three months when you're closed, so they must rail some of that finished product out to ports farther down the road.

• 0925

Mr. Bob Hennessy (Port Manager and Chief Executive Officer, Hamilton Harbour Commission): Yes, sir. They inventory material for the closure of the navigation season. That is, they store it and draw on the storages during the closed period and they rail material. They also rail material during the opening of navigation too. They play one against the other to get the cheapest rate.

Mr. Hoepfner: Do you have any idea at all how this change in the Western Grain Transportation Act will affect the rail movements? Will it affect you at all? Will it give you some more cars, make them more available?

Mr. Hennessy: I don't think it will have any effect on us. Most of our agricultural products are either produced or consumed in the southern Ontario agricultural sector as opposed to western Canada, although some of the oilseeds do move from western Canada. But I'm not sure what impact the change in the WGTA will have on CanAmera.

Mr. Hoepfner: At the raw product end of it, we always have problems with the car allocation system. I was just wondering whether you had done any study on how this will affect you.

[Traduction]

Mr. Mercier: Are you satisfied with the railway system that serves the harbour?

Mr. Beattie: Êtes-vous satisfaits du service ferroviaire qui dessert le port? Est-ce bien la question?

M. Mercier: En effet.

M. Beattie: Oui, nous en sommes satisfaits.

M. Mercier: Merci.

M. Hoepfner: Je dois vous féliciter pour la tâche que vous avez accomplie dans ce port. Je me demandais seulement quand vous auriez le temps de venir administrer le gouvernement à Ottawa, car vous pourriez certainement apporter une certaine contribution.

M. Beattie: Je devrais peut-être mentionner au député que j'ai déjà essayé. J'ai été député et cela n'a pas fonctionné.

Le président: Je vous le dis franchement, Jake, de nombreux résidents de Hamilton participent présentement au gouvernement et cela se produira donc par osmose avec le temps.

M. Hoepfner: S'ils réussissent aussi bien dans l'administration gouvernementale que dans celle du port, nous avons certainement besoin d'eux, je peux le comprendre.

Votre port est fermé trois mois par année. Les sociétés comme CanAmera utilisent-elles alors le réseau ferroviaire pour transporter leurs marchandises vers d'autres ports en aval sur la Voie maritime? Lorsque leurs produits sont finis, ces entreprises n'arrêtent pas simplement de les expédier pendant les trois mois où votre port est fermé, et elles doivent donc expédier par chemin de fer ces produits finis vers des ports situés en aval.

M. Bob Hennessy (directeur du port et premier dirigeant, Commission du port de Hamilton): Oui, monsieur. Ces entreprises gardent des produits en stock pour la période pendant laquelle la saison de navigation est fermée. Ces produits sont entreposés et pendant la période de fermeture, on les expédie par chemin de fer. Ces sociétés expédient également des produits par chemin de fer pendant la saison de navigation. Elles utilisent les deux modes de transport de manière à obtenir le meilleur tarif.

M. Hoepfner: Avez-vous une idée des répercussions qu'aura la modification apportée à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO) sur les transports ferroviaires? Serez-vous touchés? Aurez-vous un plus grand nombre de wagons ou seront-ils plus facilement disponibles?

M. Hennessy: Je ne pense pas que nous serons touchés. La plupart de nos produits agricoles viennent du secteur agricole du sud de l'Ontario et y sont consommés, au lieu d'être produits dans l'ouest du Canada, bien que certains oléagineux viennent de l'Ouest. Je ne sais cependant pas exactement quelle sera l'incidence de la modification de la LTGO sur CanAmera.

M. Hoepfner: Dans le cas des produits bruts, nous avons toujours des problèmes de répartition des wagons. Je me demandais si vous aviez fait une étude pour savoir dans quelle mesure cela vous touchait.

[Text]

[Translation]

Mr. Hennessy: Car allocation has not been a problem in Hamilton as far as I'm aware.

Mr. Hoepfner: That's good to hear. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Hoepfner. Mr. Jordan.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): I think Hamilton may be an exception in that you seem to operate very efficiently here without any government subsidies, although in years gone by I guess there were some for capital costs. Do you think the amount of government involvement with ports right now is too much, not enough or about right?

Mr. Beattie: I wouldn't want to comment on the other ports, of course, but from the Hamilton Harbour Commission's standpoint, we're a pretty autonomous group with little or no government intervention. As the representative from the chamber of commerce mentioned, we do have the occasional spat with the local municipality, but I'm happy to say that even at that level things are now moving along very smoothly.

Mr. Jordan: You would think operating on a business basis would be the way to go. Obviously you're very happy with it.

Mr. Beattie: Indeed. We see our set-up as a model. We know other ports do not have the same facilities that we have here—that is, two large steel companies to draw on—but in addition to that, we're very active at the international level, as you can tell by the tonnage.

Mr. Jordan: I notice you mentioned the importance of the seaway to your harbour, as did the chamber representatives when they were here a few minutes ago. I think you're suggesting that perhaps the seaway should at least be placed on a business basis of user-pay. There are some problems associated with that if you're saying the fees aren't high enough to pay for the cost of operation. I'm afraid if you put the fees high enough the alternative, which Jake mentioned, is to sit there and wait. The government's in a kind of a tight spot there; I think Hamilton would suffer if the fees reflected the actual cost.

Mr. Beattie: We've outlined a couple of areas where we think fees could be reduced, with the pilotage situation as an example. We know that from Hamilton's point of view, a great deal of our tonnage comes from the north shore of Quebec and places like Port Cartier—they've been traversing that scene for eons, it seems—and we feel the captains of these ships can very well do without pilotage. So there could be a substantial savings in that regard.

Mr. Jordan: We're hearing the same story from pretty near everybody except the pilots themselves.

Mr. Beattie: Well, you may want to look into... Oh, the pilots themselves.

Mr. Jordan: Yes.

Mr. Beattie: I'm sorry. I thought you were referring to the captains of the ships.

M. Hennessy: Pour autant que je sache, la répartition des wagons ne présente pas de problème à Hamilton.

M. Hoepfner: C'est bon de l'entendre. Merci.

Le président: Merci, monsieur Hoepfner. Monsieur Jordan.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Je pense que Hamilton est peut-être une exception en ce sens que vous semblez fonctionner de façon très efficace sans subvention gouvernementale, bien que dans le passé, vous ayez probablement eu des coûts d'immobilisation. Pensez-vous qu'à l'heure actuelle l'intervention du gouvernement dans les ports est excessive, insuffisante ou à peu près juste?

M. Beattie: Je ne veux pas faire de commentaires au sujet des autres ports, évidemment, mais du point de vue de la Commission du port de Hamilton, nous constituons un groupe assez autonome et le gouvernement intervient à peine ou même pas du tout dans nos activités. Comme le représentant de la Chambre de commerce l'a mentionné, nous avons une prise de bec occasionnelle avec les représentants de la municipalité, mais je suis heureux de pouvoir dire que même à ce niveau, les choses se déroulent assez bien.

M. Jordan: Vous pensez qu'il est préférable de fonctionner sur une base commerciale. Vous êtes évidemment très satisfaits de cette façon de procéder.

M. Beattie: En effet. Nous pensons pouvoir servir de modèle. Nous savons que d'autres n'ont pas les mêmes possibilités que nous—c'est-à-dire qu'ils n'ont pas accès à des grandes aciéries—mais en plus, nous sommes très actifs au niveau international, comme vous pouvez le voir d'après le tonnage.

M. Jordan: J'ai remarqué que vous avez mentionné l'importance de la Voie maritime pour votre port, comme l'ont fait les représentants de la Chambre de commerce qui ont témoigné il y a quelques minutes. Vous laissez entendre, je pense, qu'on devrait peut-être administrer la Voie maritime sur une base commerciale en la faisant financer par les usagers. Une telle solution entraînerait des problèmes si, comme vous le dites, les droits ne sont pas assez élevés pour payer tous les coûts d'exploitation. Je crains que si l'on augmente les droits suffisamment, il n'y aura plus rien à faire qu'à attendre, comme l'a mentionné Jake. Le gouvernement se trouve dans une situation difficile à cet égard; je pense que Hamilton souffrirait de l'augmentation des droits de manière à refléter les coûts véritables.

M. Beattie: Nous avons mentionné quelques secteurs où les frais pourraient être réduits, selon nous, notamment dans le cas du pilotage. Nous savons qu'à Hamilton une grande partie de notre tonnage vient de la côte nord du Québec, notamment de Port Cartier—ces navires font le même parcours depuis une éternité, semble-t-il—et nous estimons que les capitaines de ces navires peuvent très bien se passer de pilotage. Il serait donc possible de faire des économies importantes à cet égard.

M. Jordan: Nous entendons presque tout le monde dire la même chose, sauf les pilotes eux-mêmes.

M. Beattie: Eh bien, vous voudrez peut-être jeter un coup d'oeil... Oh, les pilotes eux-mêmes.

M. Jordan: Oui.

M. Beattie: Je suis désolé. Je pensais que vous parliez des capitaines des navires.

[Texte]

Mr. Jordan: The other little factor you'd have to take into account in reference to the seaway is that it was a jointly constructed operation, which adds another dimension to it. Canada doesn't have final say on every aspect of its operation. I live on the seaway, and there's nothing I want better than to see everything working well there. I just wanted to caution you on that.

What about the operation of the commissions, such as this one here, to which the government appoints people? Perhaps I'm directing this to the wrong guy, but does that seem to be working and is it accepted in the community? Has anybody offered an alternative?

Mr. Beattie: I should point out that even though I am a former member, my appointment came through the local city level. Of course, it's like running for anything: you run, you get elected, you do the best you can, and if you're not doing the job you'll know by the time your next appointment comes up.

It would seem that the federal government has now instituted a program where six years would be the maximum for a member appointed by the federal government. I think that's pretty fair, although it does take time to get acclimatized. Certainly I think it's a bit unfair if in fact there's a change of government within a four-year period and a member is allowed only one term, because I don't think one term is quite enough for any member to be effective. It's a learning period, a learning process.

Mr. Jordan: Thanks very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Jordan. Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard (Miramichi): Following up on Mr. Jordan's questions, I take it there are three commissioners and they're appointed for a period of time.

Mr. Beattie: Yes, they are.

Mr. Hubbard: Does that commission have a board or an advisory group that works with them on promoting Hamilton Harbour?

Mr. Beattie: Yes, we do have one in the form of the staff of the Hamilton Harbour Commission. We have a very aggressive marketing staff who are out there helping business.

I attend quite a number of meetings with the city. I'm here today. In fact, in an eight-day period I've had something like four or five meetings to do with the harbour. That is not the norm. We would generally have maybe a couple of meetings a month. We schedule one of our own meetings per month. The general day-to-day operation at the harbour by necessity has to be run by the CEO and his staff.

Mr. Hubbard: To get back, though, are the three commissioner positions full-time jobs?

Mr. Beattie: Oh, no, far from it.

Mr. Hubbard: In terms of an advisory committee from the users or from non-paid employees, is there an advisory group?

[Traduction]

M. Jordan: L'autre petit facteur dont il faudrait tenir compte en ce qui concerne la Voie maritime est qu'elle a été construite et qu'elle est exploitée conjointement, ce qui ajoute une autre dimension. Le Canada n'a pas le dernier mot sur tous les aspects de son exploitation. J'habite le long de la Voie maritime et je tiens donc absolument à ce que tout y fonctionne bien. Je voulais seulement faire cette mise en garde.

Que pensez-vous du fonctionnement des commissions comme celle d'ici, dont les membres sont nommés par le gouvernement? Ce n'est peut-être pas à vous que je devrais poser cette question, mais est-ce que cela semble fonctionner, ce processus est-il accepté par la collectivité? Quelqu'un a-t-il offert une solution de rechange?

• 0930

M. Beattie: Je dois signaler que bien que j'aie déjà été député, je dois ma nomination aux autorités locales. Évidemment, c'est comme pour n'importe quel poste auquel on se porte candidat: on est candidat, on est élu, on fait de notre mieux, et si l'on n'accomplit pas bien sa tâche, on le sait au moment de la prochaine nomination.

Il semble que le gouvernement fédéral vient d'instituer un programme en vertu duquel une personne nommée par le gouvernement fédéral ne pourrait pas occuper le poste en question pendant plus de six ans. Je pense que c'est assez juste, bien qu'on ait besoin de temps pour se familiariser. Je pense certainement que c'est un peu injuste s'il y a un changement de gouvernement dans un délai de quatre ans et qu'une personne a droit à un seul mandat, car je ne pense pas qu'un mandat soit suffisant pour devenir efficace. Il y a une période d'apprentissage, un processus d'apprentissage.

M. Jordan: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Jordan. Monsieur Hubbard.

M. Hubbard (Miramichi): Pour faire suite aux questions de M. Jordan, si je comprends bien, il y a trois commissaires et ils sont nommés pour une période déterminée.

M. Beattie: Oui, en effet.

M. Hubbard: La Commission a-t-elle un conseil d'administration ou un groupe consultatif qui travaille à la promotion du port de Hamilton?

M. Beattie: Oui, c'est le personnel de la Commission du port de Hamilton qui s'en occupe. Nous sommes donc aidés par un personnel très dynamique sur le plan du marketing.

Je participe à bon nombre de réunions avec les représentants de la ville. Je suis ici aujourd'hui. De fait, depuis huit jours, j'ai dû participer à quatre ou cinq réunions ayant trait aux activités du port. Ce n'est pas la norme. Habituellement, nous avons peut-être deux ou trois réunions par mois. Nos propres réunions se tiennent une fois par mois. C'est nécessairement le premier dirigeant et son personnel qui s'occupent de l'exploitation journalière du port.

M. Hubbard: Pour en revenir aux trois postes de commissaire, s'agit-il de postes à plein temps?

M. Beattie: Oh non, loin de là.

M. Hubbard: Existe-t-il un comité ou un groupe consultatif formé d'usagers ou d'employés non rémunérés?

[Text]

Mr. Beattie: No, there isn't. You might say we are an advisory group to the staff themselves and vice versa. We sort of complement each other's responsibilities.

Mr. Hubbard: In Montreal we were given a report of revenues and expenditures of the port. Would that be available to this committee?

Mr. Beattie: Indeed. As I stated here, our annual report goes into the government council every year, and it goes to the city as well for your perusal.

Mr. Hubbard: You mention on page 1 that you have built marinas, you have built waterfront parks, and you are currently building wildlife areas. That is all part of your budget and your operations of the port?

Mr. Beattie: Yes, it is. Actually, Hamilton is extremely fortunate. We are compared very often with the successes of some of the ports in the United States, such as Baltimore and even Buffalo, where some of these areas are just beautiful now.

I should point out that these new infrastructures have been built on the backs of redundant industries, but we have the best of both worlds; we have viable industries here and we also have parklands. In fact, anyone familiar with this area here will tell you that the transformation, not so much from an industrial park but from lands that were available there, from 20 years ago to the present day is just a magnificent transformation. It's beautiful down there right now.

Hamilton is actually a beautiful harbour, not only from an industrial standpoint. We'd like to see the smoke continue to come out of the chimneys, but if you move over to the other end, its scenic beauty is something to behold as well. So we really have the best of both worlds.

In addition to that, we have a sailing school. We didn't want to be overly bragging about our operation, but we have the number one sailing school in Canada. It's almost self-sustaining now, and it's available to handicapped, seniors, students, etc. We put 3,000 people a year through our sailing school here.

[Translation]

M. Beattie: Non, il n'y en a pas. Vous pourriez dire que nous constituons un groupe consultatif pour le personnel qui est en même temps un groupe consultatif pour nous. Nos responsabilités se complètent.

M. Hubbard: À Montréal, on nous a remis un état des revenus et des dépenses du port. Pourriez-vous remettre un tel état au Comité?

M. Beattie: Certainement. Je répète que notre rapport annuel est envoyé chaque année au gouvernement, ainsi qu'à la ville, de sorte que vous pouvez le lire.

M. Hubbard: Vous mentionnez à la page 1 que vous avez construit des marinas, des parcs au bord de l'eau, et que vous êtes en train de créer des secteurs fauniques. Tout cela fait-il partie de votre budget d'exploitation du port?

M. Beattie: Oui, c'est cela. Nous sommes extrêmement chanceux à Hamilton. On compare très souvent notre succès avec celui de certains ports des États-Unis comme Baltimore ou même Buffalo, où certains secteurs sont de toute beauté maintenant.

Je vous signale que ces nouvelles infrastructures ont été construites à la place d'industries devenues superflues, mais maintenant nous gagnons sur les deux tableaux: nous avons des industries viables et nous avons également des parcs. Quiconque connaît la région vous dira que la transformation survenue au cours des 20 dernières années est vraiment magnifique et il ne s'agit pas tellement du fait qu'on a remplacé le parc industriel, mais de l'utilisation des terrains qui étaient disponibles. C'est un endroit qui est vraiment de toute beauté maintenant.

Hamilton est un très beau port, mais pas seulement du point de vue industriel. Nous voulons que la fumée continue de sortir des cheminées, mais si vous allez à l'autre extrémité, le panorama est également d'une beauté exceptionnelle. Nous sommes donc vraiment dans une situation idéale.

De plus, nous avons une école de voile. Nous ne voulions pas nous en vanter, mais nous avons la meilleure école de voile au Canada. Elle s'auto-finance presque complètement maintenant et elle est ouverte aux personnes handicapées, aux personnes âgées, aux étudiants et à d'autres. Trois mille personnes passent par notre école de voile chaque année.

• 0935

In concert with the city, we transferred lands to the city a number of years ago. It built a park on pier 4. There's a new harbour front development going on there. The potential for the future is even better than it has been in the last five or ten years. It's just incredible.

Mr. Hubbard: Really, Mr. Chairman, it's a very incredible operation. In so many places we hear of people who have difficulty. You say that you've only raised tariffs by 5% over the last 10 years.

Mr. Beattie: Yes, 10 years.

Mr. Hubbard: As for your municipal grants in lieu of taxes or municipal taxes, have they increased? How do you manage?

En accord avec la ville, nous avons décidé il y a plusieurs années de lui céder des terrains. La ville a construit un parc sur la jetée 4. Il s'y déroule un nouveau projet d'exploitation du bord de l'eau. Les perspectives d'avenir sont encore meilleures qu'elles ne l'étaient ces cinq ou dix dernières années. C'est simplement incroyable.

M. Hubbard: C'est vraiment une entreprise absolument incroyable, monsieur le président. Un peu partout, nous entendons des gens parler de leurs difficultés. Or vous dites que vous avez relevé les tarifs de 5 p. 100 seulement au cours des dix dernières années.

M. Beattie: Oui.

M. Hubbard: Vos subventions municipales tenant lieu d'impôts fonciers ont-elles augmenté? Comment faites-vous?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Beattie: The municipal taxes could be a bone of contention; that's our battle with the city. We collect more than \$2.3 million in taxes through our tenants for the city. We feel that the tax base has certainly not gone along with the rates and tariffs. The customers are constantly complaining about the taxes they pay at the municipal level. They're very happy with our operation, but not so happy with the city taxes.

Mr. Hubbard: In terms of an involvement with the government, is there any federal presence here in terms of dredging or any moneys that come in any way to assist the Hamilton Harbour Commission?

Mr. Beattie: Not recently. We've been basically doing our own dredging.

Bob, the coast guard hasn't been in here recently, has it?

Mr. Hennessey: Not in the last five years.

Mr. Beattie: It hasn't been here in the last five years. As we stated in our presentation, if the coast guard was dismantled, we'd be quite prepared to pick up the cost of dredging the harbour. We'd be quite happy to do it.

Mr. Hubbard: As for the seaway operation, you talk about probably not being involved much with its decisions. It intends to continue to increase these. Would you have any suggestions for this committee in terms of how the seaway might be reorganized in terms of providing... We hear a lot about the seaway operation not being very cost-effective and so forth, and how we might have to look at the commercialization of it. If this were the case, how would you suggest to the committee that it could happen to benefit the Hamilton group and have it as a participant in the operation?

Mr. Beattie: I'm going to put you over to our CEO. Bob is currently the president of the Canadian Port and Harbour Association, and he's been sitting with various other port directors on that very subject.

Mr. Hennessey: I don't know if I'm going to be particularly helpful.

We, in Hamilton, have never been big detractors of the St. Lawrence Seaway. In fact, we are generally quite supportive. I have a great deal of respect for my colleagues who manage the seaway system. I've known Mr. Stewart for a great number of years and I have a lot of respect for his abilities.

Take just the general principle of commercialization. That's the basis we operate on. It works fairly well for us. If somehow that can be transferred to an entity that would run the seaway, then I think it would work better, based just on our own experience. As to how specifically or particularly that might be done, I don't have a sufficient working knowledge of the existing set-up of the seaway. I'm sure Mr. Stewart might have some ideas, such as getting out of non-core business areas and focusing on what you're supposed to be doing, which is getting the ships through the locks and listening to your users better.

M. Beattie: Les taxes municipales pourraient constituer une pomme de discorde; c'est l'objet de nos débats avec la ville. Nous percevons par l'entremise de nos locataires plus de 2,3 millions de dollars en taxes pour la ville. Nous estimons que l'assiette fiscale n'a certainement pas suivi les taux et les tarifs. Les clients se plaignent constamment des taxes qu'ils paient au palier municipal. Ils sont très satisfaits de nos services, mais pas du tout des taxes municipales.

M. Hubbard: Le gouvernement fédéral aide-t-il la Commission du port de Hamilton, soit en fournissant des services de dragage ou des crédits?

M. Beattie: Pas dernièrement. Nous faisons essentiellement notre propre dragage.

Bob, la Garde côtière n'est pas intervenue ici dernièrement, n'est-ce pas?

M. Hennessey: Pas au cours des cinq dernières années.

M. Beattie: Elle n'est pas intervenue au cours des cinq dernières années. Comme nous l'avons dit dans notre exposé, si l'on démantelait la Garde côtière, nous serions tout à fait disposés à assumer nous-mêmes le coût du dragage du port. Nous serions très heureux de le faire.

M. Hubbard: En ce qui concerne l'exploitation de la Voie maritime, vous dites que vous ne participez probablement pas aux décisions qui sont prises. On nous parle d'augmentation. Auriez-vous des suggestions à faire au Comité sur la façon dont la Voie maritime pourrait être réorganisée en ce qui concerne les services... On entend beaucoup dire que la Voie maritime n'est pas rentable, notamment, et qu'il faudra peut-être envisager sa commercialisation. Dans un tel cas, que suggèreriez-vous au Comité pour que le groupe de Hamilton puisse en profiter et participe à son exploitation?

M. Beattie: Je vais demander à notre premier dirigeant de vous répondre. Bob est actuellement président de l'Association des ports et havres du Canada et il a justement discuté de cette question avec les directeurs de divers autres ports.

M. Hennessey: Je ne sais pas si je pourrai vraiment vous aider.

À Hamilton, nous n'avons jamais été de grands detracteurs de la Voie maritime du Saint-Laurent. En réalité, nous l'avons généralement bien appuyée. J'ai énormément de respect pour mes collègues qui administrent la Voie maritime. Je connais M. Stewart depuis un grand nombre d'années et j'ai beaucoup de respect pour ses compétences.

Parlons seulement du principe général de la commercialisation. Nous fonctionnons à partir de ce principe. Ça marche assez bien pour nous. Si l'on peut trouver un moyen de céder l'administration de la Voie maritime à une entité quelconque, je pense que ça fonctionnerait mieux, à partir de notre propre expérience. Quant à savoir comment cela pourrait se faire très précisément, je ne connais pas suffisamment l'organisation actuelle de la Voie maritime. Je suis persuadé que M. Stewart aurait probablement des idées, comme par exemple laisser de côté ce qui ne fait pas partie du marché de base et concentrer les activités sur ce que la Voie maritime est censée faire, c'est-à-dire faire passer les navires par les écluses et prêter une oreille plus attentive aux utilisateurs.

[Text]

Mr. Hoepfner: This may be a dumb question, but I'm new on this committee. How does Ports Canada fit into your operation? You seem to be doing everything. What do they do then?

The Chairman: Maybe we'll do a run-through on that stuff, if you like. For the benefit of our witnesses and the audience, we've been on the road now for a couple of weeks. The transport critic for the Reform Party, Mr. Gouk, and the critic for the Bloc, Mr. Guimond, have been on the road with us for the last two weeks. They had to break away last night and go back to Ottawa. We have new members who haven't had the advantage of all of the background information we've been given on how the structure works, etc.

• 0940

Jake, maybe you and I and Mr. Mercier can get together later. We can talk about that on our way to our next location. Did you have anything else...?

Mr. Hoepfner: No, just that.

The Chairman: I have a couple of things before we wrap it up.

The Port of Vancouver and Fraser Port demonstrated how they were literally models of cooperation among themselves and the eight or nine municipalities that service that area. They work very closely with their municipalities to ensure a mutually cooperative debate, as well as forward construction and opportunities for each of their communities.

On a scale of one to ten, how would you rate the relationship between the Hamilton Harbour Commission and the City of Hamilton? I know it's touchy talking about it, but I think these questions have to be asked.

Mr. Beattie: Historically, I guess you could say there have been some problems. You probably recall, Mr. Chairman, that the city petitioned the government a number of years ago to increase the membership to five. Of course we have no role in that decision.

As I recall, the minister who represents the region was supporting the city in the request, but I think in their wisdom that government and this government decided to downsize rather than increase the size of the board. The city felt at the time it wasn't being sufficiently represented with just one city appointee.

There was a problem at the time when the chairman of the commission had to declare a conflict of interest. You will recall that. We were operating with two members and it didn't work very well. But I'm happy to say that problem has now been resolved, with your help I might say.

We get along extremely well with the city. As I remarked earlier, I had one meeting with the city on Monday night of this week. I have this meeting today. I have a meeting in the mayor's office on Friday and a following meeting with the

[Translation]

M. Hoepfner: Cette question paraîtra peut-être stupide, mais je suis nouveau au sein de ce Comité. Quel est le rôle de Ports Canada dans vos activités? Vous semblez tout faire. Que fait cette société, dans ce cas?

Le président: Je vais vous expliquer ce qu'il en est, si vous voulez. Pour la gouverne de nos témoins et de l'auditoire, je vous signale que nous voyageons maintenant depuis deux semaines. Le porte-parole du Parti réformiste en matière de transport, M. Gouk, et celui du Bloc, M. Guimond, ont voyagé avec nous pendant ces deux dernières semaines. Ils ont dû nous quitter hier soir et retourner à Ottawa. Nous avons donc de nouveaux membres qui n'ont pas pu profiter de tous les renseignements généraux qu'on nous a remis au sujet du fonctionnement des structures existantes et d'autres questions.

Jake, vous et moi pourrions peut-être nous réunir plus tard avec M. Mercier. Nous pourrions en parler en nous rendant à notre prochaine étape. Aviez-vous autre chose...?

M. Hoepfner: Non, je n'avais rien d'autre.

Le président: Je voudrais poser quelques questions avant de remercier nos témoins.

Les représentants du port de Vancouver et du port du Fraser ont montré qu'ils représentaient de véritables modèles de coopération entre eux et les huit ou neuf municipalités de leur région. Ils travaillent en très étroite collaboration avec les municipalités, poursuivant un débat qui assure une coopération mutuelle, en plus d'offrir des perspectives et des projets de construction à chacune de ces collectivités.

Sur une échelle de un à dix, comment évalueriez-vous les rapports entre la Commission du port de Hamilton et la ville de Hamilton? Je sais que c'est un sujet délicat, mais je pense qu'il faut poser ces questions.

M. Beattie: On peut dire, je suppose, qu'il y a eu des problèmes au cours des années. Vous vous souvenez probablement, monsieur le président, que la ville a présenté une pétition au gouvernement il y a un certain nombre d'années pour qu'il porte à cinq le nombre de membres de la Commission. Nous n'avons évidemment rien à dire dans cette décision.

Si ma mémoire est bonne, le ministre qui représente la région appuyait la demande de la ville, mais le gouvernement d'alors et le présent gouvernement ont décidé dans leur sagesse de réduire plutôt que d'augmenter le nombre de membres du conseil d'administration. Les autorités municipales estimaient alors qu'elles n'étaient pas suffisamment représentées en ne nommant qu'un seul membre de la Commission.

Il y a eu à ce moment-là un problème lorsque le président de la Commission a dû déclarer qu'il se trouvait en situation de conflits d'intérêts. Vous vous en souvenez. Nous fonctionnions donc avec deux membres seulement et cela n'allait pas très bien. Je suis cependant heureux de pouvoir dire que le problème est maintenant résolu, avec votre aide, je me permets de l'ajouter.

Nous nous entendons extrêmement bien avec les représentants de la ville. Comme je l'ai signalé tantôt, j'ai eu une réunion avec eux lundi soir. Je participe à cette réunion aujourd'hui et j'ai une autre réunion vendredi dans le bureau du

[Texte]

planning department next Wednesday. That is a lot of meetings. That's not the norm, but I'm only pointing out that in the past there would be years where the harbour commissioners wouldn't sit down with the planning board or the city, so things are beginning to—

The Chairman: I imagine with any operation the size of the Hamilton Harbour Commission and the city and the business it does along its waterfront we're going to have our bumps and grinds along the way when it comes into some competitive nature.

With regard to your attachment to the federal government, obviously when Duncan Beattie or Bob Hennessey hit the road and have the flag of Canada on their business cards it helps promote not only Hamilton but Canada out there. Do you favour the idea of retaining that link with the federal government, or have you ever entertained any thoughts of breaking away entirely from the federal government as a separate or private entity?

Mr. Beattie: I don't think that's a decision we can make.

The Chairman: But what if you were given the option? We're hearing from ports in Montreal, Vancouver and others that they want to retain that link with the federal government. They like their autonomy; they like to do business the way they do, but they want to retain that crown corporation link because of the advantages they see in doing business abroad.

Mr. Beattie: Yes, I think that would be a distinct advantage. We don't see any need to try to get away from anyone. We are quite happy with the arrangements as they stand.

The Chairman: Part of the goal of this committee is to determine that. What is found on page 7 could well be a model of what we could do as an umbrella group or organization, to say what the mandate of ports and harbours should be in the country. So if we're going to say find a way to get away from having five different organizations—ports, Ports Canada, harbours, private commissions and all the rest of it—and say this now is one model for everyone, you'd still favour the idea of having a link with the federal government?

• 0945

Mr. Beattie: Absolutely. As I say, we're a pretty autonomous group. Very rarely does the federal government ever step in and tell us what to do. The system works very well, I must say.

The Chairman: Are there any other questions?

On behalf of my colleagues, Chairman Beattie and Mr. Hennessey, we really appreciate the time you've taken and some of the things you've said in this report. For example, we appreciate your frankness on pilotage. Thank you very much. What you have said to us today will be an important part of the result we hope to see in a report by April.

[Traduction]

maire et ensuite je rencontrerai mercredi prochain les membres du service de la planification. C'est beaucoup de réunions. Ce n'est pas la norme, mais je fais remarquer que dans le passé, il y avait des années où les commissaires du port ne rencontraient pas les membres du Comité de planification ou les conseillers municipaux, alors les choses commencent à . . .

Le président: J'imagine qu'étant donné l'envergure des activités de la Commission du port de Hamilton, l'importance de la ville et des activités commerciales qui se déroulent au bord de l'eau, nous rencontrerons quelques embûches en route, lorsqu'entreront en jeu des questions de concurrence.

En ce qui concerne vos liens avec le gouvernement fédéral, lorsque Duncan Beattie ou Bob Hennessey se déplacent à la recherche de clients et distribuent leurs cartes de visite professionnelles ornées du drapeau du Canada, cela contribue évidemment à la promotion de Hamilton, mais aussi du Canada. Êtes-vous en faveur du maintien de ce lien avec le gouvernement fédéral ou avez-vous jamais songé à vous détacher entièrement du gouvernement fédéral pour fonctionner uniquement comme entité distincte ou privée?

M. Beattie: Je ne pense pas que nous puissions prendre une telle décision.

Le président: Mais si l'on vous donnait le choix? Les représentants des ports de Montréal, de Vancouver et d'autres ports nous disent qu'ils veulent garder ce lien avec le gouvernement fédéral. Ils aiment leur autonomie, ils aiment mener leurs activités comme ils le font, mais ils veulent garder ce lien de société d'État à cause des avantages qu'ils y voient pour trouver des clients à l'étranger.

M. Beattie: Oui, je pense que c'est nettement un avantage. Nous ne voyons pas du tout le besoin de tenter de nous détacher de quiconque. Nous sommes tout à fait satisfaits des dispositions actuelles.

Le président: Une partie des objectifs du Comité consiste à le déterminer. À la page 7, on trouve ce qui pourrait constituer un modèle de ce que nous pourrions proposer à titre de groupe de coordination, comme mandat pour les ports et havres du pays. Donc, si nous disions que nous allons essayer de trouver une façon de ne plus avoir cinq organismes différents—les ports, Ports Canada, les commissions portuaires et les commissions privées et tous les autres—et opter pour un seul modèle pour tout le monde, vous seriez toujours d'accord avec l'idée de maintenir un lien avec le gouvernement fédéral?

M. Beattie: Absolument. Comme je l'ai dit, notre groupe est assez autonome. Le gouvernement fédéral n'intervient que très rarement pour nous dire ce que nous devons faire. Je dois dire que le système fonctionne très bien.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Au nom de mes collègues, président Beattie et monsieur Hennessey, nous vous remercions du temps que vous nous avez accordé et de l'information que vous nous donnez dans ce rapport. Par exemple, nous vous remercions de votre franchise au sujet du pilotage. Merci beaucoup. Votre témoignage aujourd'hui constituera certainement une partie importante de ce que nous allons retrouver dans le rapport que nous espérons rédiger d'ici le mois d'avril.

[Text]

Mr. Beattie: It was a pleasure, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Can we invite to the table the Oshawa Harbour Commission representative, please? Colleagues, joining us at the table is Donna Taylor, the port manager and CEO of the Oshawa Harbour Commission.

Welcome, Ms Taylor, to the committee. When you're ready and comfortable, please proceed with your submission.

Ms Donna Taylor (Port Manager and Chief Executive Officer, Oshawa Harbour Commission): Thank you and good morning, Mr. Chairman and members of the committee. It's certainly a pleasure to be here on behalf of my commissioners and my fellow colleagues throughout the harbour commission system.

This morning I'm going to focus on the Port of Oshawa and on your review of port management systems and services and the coast guard rather than on the seaway and the pilotage issues. Obviously the seaway and pilotage are very important to our port, but I am not in a position to speak in specifics; rather I would only talk in generalities. I think there are other people more worthy of your time who can give you some hard data and some specific recommendations in those areas.

I'd like to explain a little bit about the Port of Oshawa, its administrative structure, our contribution to local, regional and national social and economic objectives and ways in which this contribution can be improved.

Oshawa is one of the nine harbour commissions in the country. We operate under the Harbour Commissions Act of 1964. This act already provides us with a great degree of autonomy, which we enjoy.

I understand you have heard recently from the North Fraser Harbour Commission and the Fraser River Harbour Commission, which also operate under the 1964 act, so what I say is not going to be completely new to you. And of course it's almost like a repeat this morning of what the Port of Hamilton has said. I'm sure most of your questions have either been answered by the Port of Hamilton or will be directed again at me for confirmation, but there won't be much new information.

In addition to these harbour commissions you've heard from, I understand my other colleagues will be submitting written briefs if they couldn't be before you.

The harbour commissions actually met in January of this year in Toronto to discuss our system and ways in which our economic viability and self-sufficiency could be improved, so my comments today are supported by the other harbour commissions.

The Port of Oshawa is located approximately 35 kilometres east of Toronto and is capable of handling full seaway-sized vessels. It's possible to dock three vessels at a time, as you can see by the picture on the front, depending on their length. Dry and liquid bulk carriers, heavy lift ships and barges all call at the port.

[Translation]

M. Beattie: Ce fut un plaisir, monsieur le président. Merci.

Le président: Puis-je inviter le représentant de la Commission du port d'Oshawa à s'approcher de la table? Il s'agit de Donna Taylor, directrice du port et première dirigeante de la Commission du port d'Oshawa.

Madame Taylor, bienvenue à notre Comité. Vous pourrez nous présenter votre exposé aussitôt que vous serez bien installée et prête.

Mme Donna Taylor (directrice du port et première dirigeante de la Commission du port d'Oshawa): Merci et bonjour, monsieur le président et membres du Comité. C'est certainement un plaisir pour moi d'être ici pour représenter mes commissaires et mes collègues de tout le réseau des commissions portuaires.

Ce matin, je vous parlerai surtout du port d'Oshawa et de votre examen des services et des systèmes de gestion des ports, et de la Garde côtière, plutôt que des questions de pilotage et de la Voie maritime. La Voie maritime et le pilotage sont de toute évidence très importants pour notre port, mais je ne suis pas en mesure de vous en parler en détail; je ne pourrais que vous parler de généralités. Je pense qu'il y a d'autres personnes qui mériteraient davantage que moi d'accaparer votre temps à ce sujet, qui pourraient fournir des données fermes et faire des recommandations bien précises en ce qui a trait à ces questions.

J'aimerais tout d'abord vous parler un peu du port d'Oshawa, de sa structure administrative, de notre contribution aux objectifs économiques et sociaux, locaux, régionaux et nationaux, et de la façon dont il serait possible d'améliorer notre contribution.

Oshawa est l'une des neuf commissions portuaires du pays. Nous sommes régis par la Loi sur les commissions de port de 1964. Cette loi nous accorde déjà une grande autonomie et nous nous en réjouissons.

Je crois comprendre que vous avez entendu récemment le témoignage de la Commission du port du North Fraser et de la Commission du port du Fraser, qui sont elles aussi régies par la Loi de 1964, de sorte que ce que j'ai à vous dire aujourd'hui ne sera pas tout à fait nouveau pour vous. Naturellement, ce que je dirai ici ce matin sera presque une répétition du témoignage des représentants du port de Hamilton. Je suis certaine que les représentants du port de Hamilton ont déjà répondu à la plupart de vos questions. Vous me les poserez peut-être pour obtenir une confirmation, mais je n'aurai pas grand-chose de nouveau à vous dire.

En plus d'avoir entendu le témoignage de ces commissions portuaires, je crois comprendre que mes autres collègues vous enverront des mémoires écrits s'ils n'ont pu comparaître devant votre Comité.

Les commissions portuaires se sont en fait réunies en janvier dernier à Toronto pour discuter de leur réseau et de la façon dont nous pourrions améliorer notre viabilité économique et notre autosuffisance, de sorte que les autres commissions portuaires appuient ce que je dirai ici aujourd'hui.

Le port d'Oshawa est situé à environ 35 kilomètres à l'est de Toronto et il est capable de recevoir des navires qui naviguent sur la Voie maritime. Il est possible d'amarrer trois navires à la fois, comme vous pouvez le voir sur la photo à l'avant, selon leur longueur. Il y a des navires transporteurs de vrac sec et liquide, des barges et des navires transporteurs de chargements lourds qui font escale dans notre port.

[Texte]

Since our incorporation in 1960, we have traditionally handled domestic cargoes such as salt, liquid calcium chloride and potash and international cargoes such as sugar, gasoline, import and export steel coils, billets, rebar and plates, import cements and projects of various sizes and scale.

Tonnages have fluctuated annually, ranging from a remarkable high of 500,000 metric tonnes to a low of 110,000 metric tonnes. Where Mr. Beattie may worry about being immodest, I'm worried about being totally insignificant.

Some hon. members: Oh, oh.

Ms Taylor: The average annual tonnage is approximately 300,000.

Cargoes have come and gone over the years, but the port has consistently shown a profit. While these profits have also fluctuated along with the tonnages, a consistent, businesslike approach has ensured that there have always been sufficient revenues on hand to maintain and expand the facilities without borrowing or requiring a subsidy.

We have a blend of customers. Contrary to popular belief, General Motors is not the mainstay of the Port of Oshawa. Although we did receive nine ships with press pieces for General Motors in the late 1980s, this was a one-shot deal only. However, the benefit of having the port available and operational to handle pieces that could not otherwise be carried by rail or by road was unmistakable.

Without one single benefactor, we have instead attracted a variety of companies to locate on port land over the long term. These companies contribute taxable assessment and job opportunities to the local municipality and the region. Of course, they contribute land rental and wharfage fees to us, too.

We think of these as captive cargoes, which enable us to forecast with assurance. Over the years, we have conscientiously enlarged our land-use base at our own expense, with revenues generated by port fees, and strategically positioned ourselves for long-term growth. We've been able to do this very effectively under the Harbour Commission Act and we believe we can continue to attract long-term investment to our area.

Not so captive, but certainly nearby, is Co-Steel Lasco in Whitby. While not located on port lands, Co-Steel uses the port almost exclusively during the season for exports to destinations such as China, Egypt, and Mexico. Each year they go through the exercise of looking at other options, but we have consistently been able to provide the most competitive rates.

[Traduction]

Depuis notre incorporation en 1960, nous avons toujours manutentionné des cargaisons du pays comme le sel, le chlorure de calcium liquide et la potasse ainsi que des cargaisons internationales comme le sucre, l'essence, l'acier en bobines d'importation et d'exportation, du fer en barres, des barres d'armature, des plaques, des ciments d'importation et des projets de diverses tailles et d'importance.

Les tonnages fluctuent chaque année, pouvant passer d'un minimum de 110 000 tonnes métriques à un maximum remarquable de 500 000 tonnes métriques. M. Beattie craint peut-être de manquer de modestie, mais moi je crains plutôt que l'on considère que nous sommes tout à fait insignifiants.

Des voix: Oh, oh!

Mme Taylor: La moyenne annuelle est d'environ 300 000 tonnes.

Les cargaisons varient au fil des ans, mais le port a toujours réalisé des profits. Bien que ces profits aient également fluctué selon les tonnages, nous avons toujours adopté une approche méthodique pour nous assurer qu'il y avait toujours suffisamment de recettes afin de maintenir les installations et de les élargir sans être obligés d'emprunter ou de demander une subvention.

Nous avons tout un éventail de clients. Contrairement à la croyance populaire, General Motors n'est pas le pilier du port d'Oshawa. Bien que nous ayons effectivement reçu neuf navires qui transportaient des pièces pour les presses de General Motors vers la fin des années 80, ce ne fut qu'une transaction sans récurrence. Cependant, le fait que le port puisse manutentionner des pièces qui ne pouvaient être transportées par rail ou par route a certainement été un avantage pour nous.

● 0950

N'ayant pas de bienfaiteur unique, nous avons plutôt attiré une variété de sociétés qui sont venues s'installer sur notre territoire portuaire à long terme. Ces sociétés paient des taxes et créent de l'emploi pour la municipalité locale et la région. Naturellement, elles nous versent également un loyer foncier et des droits de débarcadère.

Nous les considérons comme étant des cargos captifs, ce qui nous permet de faire des prévisions avec assurance. Au fil des ans, nous avons consciencieusement agrandi le territoire que nous exploitons à nos propres frais, grâce aux recettes générées par les droits de port, et nous nous sommes stratégiquement bien placés pour une croissance à long terme. Nous avons pu le faire d'une façon très efficace aux termes de la Loi sur les commissions de port et nous croyons que nous pouvons continuer d'attirer les investissements à long terme dans notre région.

Moins captive, mais certainement tout près, se trouve la Co-Steel Lasco à Whitby. Bien que cette société ne soit pas située sur notre territoire, elle utilise le port presque exclusivement pendant la saison pour des exportations vers la Chine, l'Égypte et le Mexique. Chaque année la Co-Steel Lasco examine d'autres options, mais nous avons toujours réussi à lui offrir les taux les plus concurrentiels.

[Text]

Our other customers are not captive and not even particularly loyal. While they also contribute to employment through our terminal operator and the International Longshoremen's Association, they utilize the port for specific cargoes at specific times and not with any consistency.

In these instances we offer importers or exporters an economical alternative to other nearby ports. In addition to competitive rates, some of them opt for Oshawa because of our close proximity to Highway 401 and the very little congestion involved in exiting our city limits. Others like the fact that we're not in our competitors' backyard, and still others prefer the service we deliver in handling their specific cargoes.

The cargoes are handled by our terminal operator, Oshawa Stevedoring, Inc., a privately-owned company that has invested thousands of dollars in equipment, personnel, and marketing. Our role as the port authority is to provide the infrastructure and market-conscious port charges to enable them to offer an alternative to customers in the greater Toronto area.

The commission has not increased port charges since 1985, yet has remained financially self-sufficient. The port has not received any subsidies since 1975, except for dredging and containment facilities, and we understand and accept that this is going to change. In fact, we have a draft dredging agreement before the coast guard right now that focuses on cost-sharing.

All new structures and ongoing maintenance have been paid for out of revenues generated by the port users. While we recognize our requirement to remit excess revenues to the minister, we appreciate that we've been able to retain them for use within the port. We like to think of these revenues as being held in trust for the users to ensure the continued maintenance and improvement of the facilities on which they rely.

We also use these funds to attract new ventures, which disperse the financial burden and ensure a stable level of port costs. We've spent almost \$2.5 million out of our own pocket on capital improvements in the last 10 years.

While our primary function is as an industrial port, we also address the requirements of the municipality—not always to their complete satisfaction, I might add, but we try very hard. We're the owner-operators of the only marina and public boat launch ramp in the city and our long-range plans provide for the conversion of obsolete port lands to commercial and recreational uses more compatible with adjacent parkland. Our ultimate objective is a vibrant, viable, mixed-use waterfront.

The board structure of a harbour commission provides the opportunity for the city's input directly at the board level. In the case of Oshawa, we have two federal representatives and one municipal representative.

[Translation]

Nos autres clients ne sont pas captifs et ne sont même pas particulièrement loyaux. Bien qu'ils créent également de l'emploi par l'intermédiaire de notre exploitant de terminal et de l'Association internationale des débardeurs, ils utilisent le port pour des cargaisons spécifiques à des moments spécifiques mais de façon irrégulière.

Dans de tels cas, nous offrons aux importateurs ou aux exportateurs un choix économique par rapport aux autres ports voisins. Outre nos tarifs concurrentiels, c'est notre proximité à la 401 et le peu de congestion pour sortir des limites de notre ville qui attirent certains d'entre eux à Oshawa. D'autres aiment le fait que nous ne sommes pas dans la cour de nos concurrents, et il y en a d'autres qui préfèrent le service que nous offrons pour manutentionner leurs cargaisons spécifiques.

Leurs cargaisons sont manutentionnées par notre exploitant de terminal, Oshawa Stevedoring Inc., une société privée qui a investi des milliers de dollars en matériel, en personnel et en commercialisation. Notre rôle en tant qu'autorité portuaire consiste à fournir l'infrastructure et des droits de port qui tiennent compte du marché afin de leur permettre d'offrir une solution de rechange aux clients dans la région du Grand Toronto.

La Commission n'a pas augmenté ses droits de port depuis 1985, mais elle a pourtant gardé son autonomie financière. Le port ne reçoit aucune subvention depuis 1975, sauf pour les installations de dragage et les installations de retenue des déblais de dragage, et nous comprenons et nous acceptons que cela va changer. En fait, nous avons présenté à la Garde côtière un projet d'entente pour des travaux de dragage, projet d'entente que cette dernière est en train d'examiner et qui propose un partage des coûts.

Toutes les nouvelles structures et l'entretien permanent sont financés à même les recettes générées par les utilisateurs du port. Bien que nous reconnaissons que nous devons remettre les recettes excédentaires au ministre, nous lui savons gré d'avoir pu les garder pour les utiliser au sein même du port. Nous aimons penser que ces recettes sont gardées en fiducie pour les utilisateurs afin d'assurer l'entretien continu et l'amélioration des installations sur lesquelles ils comptent.

Par ailleurs, nous utilisons ces fonds pour attirer de nouvelles entreprises, ce qui allège le fardeau financier et assure la stabilité des coûts portuaires. Nous avons dépensé presque 2,5 millions de dollars de notre propre poche pour des améliorations d'immobilisations au cours des 10 dernières années.

Bien que notre première fonction soit d'être un port industriel, nous répondons également aux besoins de la municipalité—pas toujours à leur entière satisfaction, devrais-je ajouter, mais nous nous efforçons de le faire. Nous sommes les propriétaires-exploitants du seul port de plaisance et de la seule rampe de lancement pour embarcations publiques dans la ville et nous prévoyons à long terme convertir les terrains désuets à des utilisations commerciales et récréatives compatibles avec le parc adjacent. Notre but ultime c'est d'avoir un front de mer polyvalent, viable et plein de vie.

Une commission portuaire est structurée de telle sorte qu'elle permet à la ville de participer directement au conseil d'administration. Dans le cas d'Oshawa, nous avons deux représentants fédéraux et un représentant municipal.

[Texte]

The city representative is our chairman. As you heard this morning, this is not uncommon in our system, because the federal and municipal interests are always so intertwined in our decision-making. Even though inevitably the city and the port may have conflicting visions on some issues, with a harbour commission structure there's an opportunity for dialogue and negotiation directly with, and even within, the board. Through the decades, there have been times of accord and times of discord with the city, but at least the mechanism exists for discussion.

As a harbour commission, we are already operating in a businesslike manner, always conscious of the bottom line and our social objectives. We believe this structure is effective and compatible with the apparent increasing requirement for ports to become more independent and financially viable. We request that you consider bringing other ports that would qualify into the harbour commission structure rather than changing the harbour commissions.

In an effort to make this structure even more effective, we would make the following suggestions. First, we all agree that to protect these valuable assets, the federal government should retain jurisdiction and responsibility for the national commercial ports system. Ports should be charged with self-sufficiency and financial viability, but they must be given reasonable tools with which to work. In this regard, we'd like you to consider that approvals on capital projects should be delegated to the Minister of Transport, to avoid the delays in going through Treasury Board, for example. Approval of leases, bylaws and other administrative instruments should be delegated to the individual harbour commission. Our last approval for a marina rate increase took 23 months, and that's simply not acceptable in an industry that reviews its rate every six months.

Harbour commissions should be accountable to the Minister of Transport through a single agency, such as an assistant deputy minister, who could facilitate the day-to-day interaction. An independent audit would ensure that the commission is operating in accordance with the minister's guidelines, but leave the flexibility with the operators. We already provide business plans and copies of our financial statements to the minister, and that's another avenue that he would have to review.

With respect to your review of the coast guard, we understand the need for change and we can and could support a change in the level of services provided to the port. However, increases in the costs to be absorbed by the port cannot be

[Traduction]

Le représentant municipal est notre président. Comme vous l'avez entendu ce matin, ce n'est pas inhabituel dans notre système, car les intérêts fédéraux et municipaux sont toujours étroitement liés dans notre processus décisionnel. Même si inévitablement la ville et le port ont des visions contradictoires sur certaines questions, au sein d'une structure de commission portuaire, il y a possibilité de dialogue et de négociation directement avec le conseil d'administration et même au sein de ce dernier. Au cours des décennies, il y a eu des moments où nous étions d'accord et d'autres où nous étions en désaccord avec la ville, mais au moins il existe des mécanismes de discussion.

Notre commission portuaire fonctionne déjà comme une entreprise, toujours consciente des résultats financiers et de ses objectifs sociaux. Nous croyons que cette structure est efficace et compatible avec le fait qu'il semble que l'on exige toujours davantage des ports qu'ils deviennent plus indépendants et financièrement viables. Plutôt que de changer les commissions portuaires, nous vous demandons d'envisager la possibilité de faire en sorte que d'autres ports qui auraient droit puissent participer à la structure des commissions portuaires.

• 0955

Pour que cette structure soit encore plus efficace, nous aimerions faire quelques suggestions. Tout d'abord, nous sommes tout à fait d'accord sur le fait que pour protéger ces actifs de grande valeur, le gouvernement fédéral devrait continuer d'être responsable du réseau national des ports commerciaux et garder compétence en la matière. Les ports devraient en arriver à l'autarcie et à la viabilité financières, mais on devrait leur donner des outils raisonnables pour travailler. À cet égard, nous sommes d'avis que c'est le ministre des Transports qui devrait approuver les projets d'immobilisations et ce, afin d'éviter les retards occasionnés lorsqu'il faut obtenir l'approbation du Conseil du Trésor, par exemple. L'approbation des baux, des règlements et des autres instruments administratifs devrait être déléguée à chacune des commissions portuaires. La dernière fois que nous avons demandé l'approbation d'une augmentation de tarif pour un port de plaisance, il nous a fallu 23 mois pour l'obtenir, et cela n'est tout simplement pas acceptable dans un secteur où le tarif est révisé tous les six mois.

Les commissions portuaires devraient être imputables devant le ministre des Transports par l'intermédiaire d'un seul organisme, notamment un sous-ministre adjoint qui pourrait faciliter l'interaction quotidienne. Une vérification indépendante assurerait que la commission fonctionne conformément aux lignes directrices du ministre, mais laisserait de la souplesse aux exploitants. Nous fournissons déjà au ministre des plans d'entreprise et des exemplaires de nos états financiers, et c'est une autre chose qu'il devrait examiner.

En ce qui concerne votre examen de la Garde côtière, nous comprenons qu'il est nécessaire d'apporter des changements et nous pouvons et nous pourrions appuyer un changement au niveau des services offerts au port. Cependant, les

[Text]

examined in isolation. We understand that the minister is looking at a dividend schedule for harbour commissions. This must be considered along with the potential downloading of dredging or navigational aids, for example, and any other increases in costs and responsibilities.

Each new cost might not seem like much, but cumulatively they could have a very damaging effect on our self-sufficiency. Dividends should only be paid on a surplus, as I gather is the practise in private sector, and perhaps a percentage approach would be appropriate to all of this. Any schedule of costs and services must be developed in a fair and equitable manner on a nationwide basis. If we don't need ice-breaking but we need dredging, it should all equal out somehow.

Changes must allow for transition time to allow ports to structure their budgets, develop reserves and above all, condition the users who will ultimately pay. When we want a rate increase right now we must do a reassessment, and we try to get a lot of public input. The 23-month timeframe gave them a lot of time, but if you're going to charge us with increased costs, we also need time to change our rates to allow for the rate increase process, or as we said previously, give us the opportunity to develop with market trends.

In closing, at the harbour commission we accept that we are facing increased responsibility. We welcome this and are positioned to accept it at some level. However, we ask that whatever changes are made are fair and equitable and are designed to improve our already existing self-sufficiency.

The Port of Oshawa is and has been an economically viable port providing multiple users with a competitive advantage. We look forward to the opportunity to prove that harbour commissions have worked well in the past and can continue to do so in the future.

Thank you for the opportunity for input this morning. Your attention is appreciated.

The Chairman: Thank you, Ms Taylor, for taking the time to come all the way down here from Oshawa to make your submission. I'd like to assure you that no matter what the tonnage, we think the views and suggestions put by you and all ports to this committee are important.

Mr. Fontana: Thank you for your presentation. I'm impressed that Oshawa has developed a niche market. While you don't have any firm clients. . . You do, but you're able to respond to any customer who wants to take advantage of the port and the infrastructure.

Are there any impediments to your port because of the lack of infrastructure? Is there anything that may help Oshawa become a busier port, such as rail? Obviously the 401 is there, but are there deficiencies in the transportation system? I think

[Translation]

augmentations des coûts qui doivent être absorbés par le port ne peuvent être examinées isolément. Nous croyons comprendre que le ministre envisage de mettre en place un calendrier des dividendes pour les commissions portuaires. Cela doit être envisagé de pair avec le délestage possible du dragage ou des aides à la navigation, par exemple, et toute autre augmentation au niveau des coûts et des responsabilités.

Chaque nouveau coût à lui seul ne semble pas être aussi considérable, mais cumulativement, ces augmentations de coûts pourraient nuire considérablement à notre autonomie. Des dividendes ne devraient être versés qu'à même un surplus, comme c'est le cas, je crois, dans le secteur privé, et peut-être conviendrait-il de parler alors d'un pourcentage. Tout calendrier des coûts et services doit être élaboré de façon juste et équitable à l'échelle du pays. Si nous n'avons pas besoin de brise-glace mais plutôt de dragage, cela finit par s'égaliser un moment donné.

Pour tout changement, il faudrait prévoir une période de transition afin de permettre aux ports de structurer leurs budgets, développer des réserves et par-dessus tout, conditionner les utilisateurs qui devront payer ultimement. À l'heure actuelle, lorsque nous voulons augmenter le tarif, nous devons faire une nouvelle évaluation et nous tentons d'avoir une grande participation de la part du public. Le délai de 23 mois leur donnait beaucoup de temps, mais si vous augmentez nos coûts, nous aurons également besoin de temps pour modifier nos tarifs ou, comme nous l'avons dit précédemment, nous permettre de nous développer selon les tendances du marché.

Pour conclure, à la commission portuaire, nous acceptons de faire face à une plus grande responsabilité. Nous nous en réjouissons et nous sommes prêts à l'accepter à un certain niveau. Toutefois, nous demandons que les changements qui doivent être apportés soient des changements justes et équitables et conçus pour améliorer notre autonomie déjà existante.

Le port d'Oshawa est un port économiquement viable qui offre un avantage concurrentiel à des utilisateurs multiples. Nous sommes impatients de démontrer que les commissions portuaires ont bien travaillé par le passé et peuvent continuer de le faire à l'avenir.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de témoigner devant votre Comité ce matin. Nous vous remercions de votre attention.

Le président: Merci, madame Taylor, d'avoir pris le temps de venir jusqu'ici d'Oshawa pour nous présenter votre exposé. Je tiens à vous assurer que peu importe le tonnage, nous considérons que les points de vue et les suggestions que vous et les représentants de tous les autres ports viennent présenter à notre Comité sont importants.

M. Fontana: Merci pour votre exposé. Je suis impressionné de constater qu'Oshawa a développé un marché à créneaux. Bien que vous n'ayez pas de clients fermes. . . Vous en avez, mais vous êtes en mesure de répondre à tout client qui veut profiter du port et de son infrastructure.

Votre port rencontre-t-il des obstacles en raison du manque d'infrastructure? Y a-t-il quoi que ce soit qui pourrait aider à augmenter les activités au port d'Oshawa, comme le rail? Naturellement, il y a la 401, mais le réseau de transport

[Texte]

the minister indicated that we have to build an efficient, effective, integrated transportation system where different modes all come together to maximize the strengths in our country and our system. Is there anything that is lacking to make Oshawa. . . ?

[Traduction]

comporte-t-il des lacunes? Je pense que le ministre a dit que nous devons construire un réseau de transport intégré, efficace et efficient où les divers modes de transport permettent de maximiser les points forts de notre pays et de notre réseau. Y a-t-il quoi que ce soit qui manque pour qu'Oshawa. . . ?

• 1000

Ms Taylor: You hit the nail on the head—rail. We do not have dock-side rail service. We have it to within about 1,500 feet of the port, to a former port user's property. We've done some engineering examinations and we've done a preliminary budget, so we have made provision in our long-range plans to bring the rail dock-side.

The approach we've taken with that, as we have with the projects over the last decade or so, is it has to be financially self-supporting. We're talking with our port users. We're talking about tripartite agreements in providing the rail service. It won't happen until we have the financial ability to do it, but it's in our long-range budgeting plans and it's in our development plans.

Mr. Fontana: I want to get back to your structure and your relationship with the government.

Of course, much like the airport policy we've just put in place, the federal government doesn't necessarily have to be the operator. It can be the regulator, but let people at the local level operate airports, because they know the market. They know their local community. They can go out and market, as I know Hamilton Airport is doing. In Oshawa, for that matter, your airport is under consideration, too, I'm sure, by your municipality or what have you.

I'm just wondering what the relationship is with the federal government. They're not asking much of you. Obviously you would want to spend the surplus before Paul Martin—or, before him, Michael Wilson—had a chance to get his hands on it. We may have to look at that.

But what's the relationship? You don't come to us for grants, because you're self-sufficient. We don't come to you for money. Why do you need us? We could still be the owners and trustees of that great public asset you talk about, but why have a relationship with us at all?

I say that from a positive standpoint. Maybe sometimes having a shareholder can be an impediment, when in fact their overhead costs in Ottawa and certain policies may not be in sync with yours. If we were to give you complete freedom, is that something you would like?

Ms Taylor: My colleagues and I discussed this, and we feel very strongly in Oshawa, specifically with the local arrangements we have, that it's important for the federal government to retain the overall control and jurisdiction so that the ports aren't lost to the nation at some point.

Mme Taylor: Vous avez visé juste: le rail. Nous n'avons pas de services ferroviaires portuaires. Le chemin de fer arrive à environ 1 500 pieds du port, jusqu'au terrain d'un ancien utilisateur du port. Nous avons fait des études d'ingénierie et préparé un budget préliminaire et, à long terme, nous prévoyons prolonger la voie ferrée jusqu'au port.

Notre attitude à cet égard, comme pour d'autres projets que nous avons planifiés au cours des dix dernières années, c'est que le projet doit s'autofinancer. Nous avons des entretiens avec les utilisateurs du port. Il est question d'ententes tripartites pour fournir des services ferroviaires, ce qui ne sera possible que lorsque nous aurons les moyens financiers de le faire, mais c'est prévu dans nos plans budgétaires à long terme et dans nos plans de développement.

M. Fontana: J'aimerais revenir à votre structure et à vos rapports avec le gouvernement.

Naturellement, tout comme dans le cas de la politique sur les aéroports que nous venons tout juste de mettre en place, le gouvernement fédéral ne doit pas nécessairement en être l'exploitant. Il peut être le régulateur, tout en laissant les localités exploiter les aéroports, car elles connaissent le marché et les habitants. Elles peuvent s'occuper de la commercialisation, comme d'ailleurs le fait l'aéroport de Hamilton. Au fait, je suis certain qu'à Oshawa, votre municipalité, ou que sais-je envisage d'en faire autant pour votre aéroport.

Je me demandais tout simplement quels étaient les rapports avec le gouvernement fédéral. Il ne vous demande pas grand-chose. Naturellement, vous voudriez dépenser le surplus avant que Paul Martin—ou Michael Wilson avant lui—n'ait eu l'occasion de mettre la main dessus. Nous devons peut-être examiner cette question.

Mais quels sont les rapports? Vous ne venez pas nous demander de subventions, car vous êtes financièrement indépendants. Nous ne vous demandons pas de l'argent. Pourquoi avez-vous besoin de nous? Nous pourrions toujours être les propriétaires et fiduciaires de cet bel actif public dont vous parlez, mais pourquoi avoir des rapports avec nous?

Je dis cela d'une façon positive. Il arrive parfois qu'un actionnaire soit un obstacle, alors qu'en fait, les frais généraux du gouvernement à Ottawa et certaines politiques ne correspondent peut-être pas aux vôtres. Aimerez-vous que nous vous donnions la liberté totale?

Mme Taylor: Mes collègues et moi-même en avons discuté et nous sommes fermement convaincus qu'à Oshawa, plus particulièrement avec les arrangements locaux que nous avons, il importe que le gouvernement fédéral garde le contrôle général et la compétence afin que les ports ne soient pas perdus pour la nation à un moment donné.

[Text]

Almost every port has discussed at some time the difficulties they're having in developing a mixed use waterfront and not having it taken over by one single use. Condominiums and marinas are very popular right now, and it's difficult sometimes to maintain the industrial function. I think the federal government provides that balance in the overall national best interest to retain the infrastructure.

It's divorced or delegated to a great extent under the harbour commission structure, because the people who are appointed even by the federal government are local people. They know the markets. They know the local politics. They know the requirements of the community. They have local addresses and they interact closely with the city representative, who brings that even closer to them.

You're right; we don't get subsidies from you. In the past Oshawa has received dredging services, and we know that's going to change. It's in our budget to provide, if not 100% of the cost, at least a very great portion of it.

On the other hand, we need to retain our reserves in order to meet those commitments. So where we see the possible problem is more that the minister has the ability to take away our reserves but wants us to be self-sufficient on the other hand. The two aren't necessarily equitable.

Mr. Fontana: I think that's very well taken, and that's something we obviously want to take a look at. It's heartening, also. I must tell you, coming from Quebec City, Montreal and even Vancouver, the message seems to be clear: you want autonomy, but you want that linkage with the federal government because it's important.

I have just one final question, and it relates to harbour commissions becoming landowners in competition with private sectors. I can understand, even though I don't have your financial sheet, that probably most of your earnings come by virtue of what you do as a landlord and not necessarily what you do as a port and harbour. You do own land. You're in the marina business. Some would say that's not the place for a commission to be and perhaps that's best done by the private sector.

• 1005

Do you think becoming landowners is part and parcel of what harbour commissions are? I'm not talking specifically about Oshawa; I could say the same thing about the Fraser commission in British Columbia, where we just came from. There are a lot of people who say commissions are becoming nothing more than government landlords and land developers.

Ms Taylor: Again, not to belabour the point of the harbour commissions, but I think that because of our self-sufficiency those problems sort themselves out.

In the 1970s the City of Oshawa deeded the Oshawa Second Marsh to the federal Minister of Transport for our administration for the development of a port. For some 20 years the harbour commission tried to develop a port in the Oshawa

[Translation]

Presque chaque port a discuté une fois ou l'autre des problèmes qu'il avait à développer un front d'eau polyvalent et à ne pas se retrouver avec un seul utilisateur. Les copropriétés et les ports de plaisance sont très populaires à l'heure actuelle et il est difficile parfois de maintenir la fonction industrielle. Je pense que le gouvernement fédéral offre cet équilibre qui permet de garder l'infrastructure dans l'intérêt national global.

Dans une large mesure, ce sont les commissions portuaires qui s'en chargent, car même ceux qui y sont nommés par le gouvernement fédéral sont des personnalités locales. Ils connaissent les marchés et ils sont au courant de la politique locale et des besoins de la collectivité. Ils ont des adresses locales et ils interagissent étroitement avec le représentant de la ville qui les rapproche encore davantage de tout cela.

Vous avez raison; nous n'obtenons pas de subventions de vous. Par le passé, Oshawa a reçu des services de dragage et nous savons que cela va changer. Notre budget prévoit sinon 100 p. 100 des coûts, tout au moins un pourcentage considérable de ces frais.

D'un autre côté, nous devons garder nos réserves pour respecter ces engagements. Donc, ce qui pourrait poser un problème, à notre avis, c'est que d'un côté le ministre est en mesure de nous prendre nos réserves et, d'un autre côté, qu'il nous demande d'être financièrement indépendants. Ces deux éléments ne sont pas nécessairement équitables.

M. Fontana: Nous prenons bonne note de ce que vous dites et nous voudrions certainement examiner cette question. C'est également réconfortant. Je dois vous dire, après être allé à Québec, à Montréal et même à Vancouver, que le message semble être clair: vous voulez être l'autonomes, mais vous voulez conserver un lien avec le gouvernement fédéral parce que cela est important.

J'ai une toute dernière question concernant le fait que les commissions portuaires deviendraient des propriétaires fonciers en concurrence avec le secteur privé. Je peux comprendre, même si je n'ai pas votre bilan financier, que la plupart de vos revenus proviennent sans doute de ce que vous faites comme propriétaires et non pas nécessairement de ce que vous faites comme port et havre. Vous êtes propriétaires fonciers. Vous exploitez des ports de plaisance. Certains diront que ce n'est pas la place d'une commission et que c'est peut-être le secteur privé qui devrait s'en occuper.

D'après vous, l'acquisition de terrains fait-elle partie des responsabilités des commissions portuaires? Je ne pense pas à Oshawa en particulier, la même question pourrait se poser au sujet de la Commission Fraser en Colombie-Britannique d'où nous arrivons. Beaucoup de gens pensent que les commissions deviennent des propriétaires et des promoteurs fonciers pour le compte de l'État.

Mme Taylor: Je ne veux pas ressasser la question, mais je crois qu'à cause de notre autosuffisance, ce problème finira par se régler.

Dans les années soixante-dix, la ville d'Oshawa a transféré la propriété du marais Second Marsh au ministère fédéral des Transports pour l'aménagement d'un port. Pendant une vingtaine d'années, la commission portuaire a essayé

[Texte]

Second Marsh. In 1984 we developed a task force to develop the business and development plan, and we came to the conclusion that this was not going to be practical. The general public had direct access to the Oshawa Harbour Commission and was able to change our mind. As a result, we have voluntarily returned the marsh to the city for public access and development by the city.

We amassed these land bases with the idea that they're integral to the port, but over time we either divest ourselves. . . As we said, the obsolete port properties now are designated under our plan to be converted to a use more compatible with the city's requirements.

Mr. Fontana: To be argumentative, because that's what we've seen in other places, condominiums, for example, don't seem to be part and parcel of port activities.

Ms Taylor: They may or may not. There's no question that they're not part of shipping and navigation, but if the port, for example, is in a partnership agreement by providing the property and is receiving some revenue that goes into the general, mixed-juice, waterfront pot, I don't see how that's a problem. How we generate the revenues is not specifically as bad as what we do with them afterwards.

Mr. Fontana: Okay.

The Chairman: That's if there's anything you can do with them after you've built a condo on development lands you hoped to have for a port or a harbour. Once there's a condo there, there's not much room left for true port activity, which by definition is cargo, etc.

Mr. Mercier.

M. Mercier: Madame, dans ma circonscription, il y a la ville de Sainte-Thérèse-Boisbriand où se trouve la General Motors. J'aimerais que vous me parliez du transport entre Sainte-Thérèse-Boisbriand et Oshawa.

Premièrement, le service ferroviaire vous paraît-il satisfaisant? Deuxièmement, quelle proportion de l'activité du port d'Oshawa le transport des voitures de la General Motors représente-t-il?

Ms Taylor: Thank you.

General Motors does not utilize the port of Oshawa at all for the transportation of cars. They require a 12-month service, so they ship them to other ports, such as Halifax or even down to Jacksonville, I understand.

We have tried over the years to attract some portion of this business and have asked them to switch in the wintertime, but it's never been economically viable. General Motors does not support the port of Oshawa and we have not found a way to change that. In the 1980s they brought in the press pieces for the Lumina line and the new Regals. They were imported from Germany and Japan, but we don't touch their cars at all.

[Traduction]

d'aménager un port à cet endroit. En 1984, nous avons créé un groupe de travail pour mettre au point un plan d'aménagement et d'affaires et nous avons fini par conclure que l'idée n'était pas réalisable. Les citoyens avaient la possibilité de communiquer directement leur point de vue à la Commission du port d'Oshawa et ils ont réussi à nous faire changer d'avis. Nous avons donc décidé de rendre ce marais à la ville pour être aménagé comme terrain public.

Nous avons amassé tous ces terrains croyant qu'ils faisaient partie intégrante du port, mais au fil des ans, nous nous en sommes soit débarrassés. Comme nous l'avons expliqué, les propriétés qu'on ne prévoit plus utiliser seront réaffectées à un usage qui correspond mieux aux besoins de la ville.

M. Fontana: Pour pousser la discussion plus loin, je pourrais vous dire que c'est ce que nous avons constaté dans d'autres localités. La construction d'immeubles en copropriété, par exemple, ne semble pas cadrer avec les activités portuaires.

Mme Taylor: Cela dépend des circonstances. évidemment cela n'a rien à voir avec le transport maritime et la navigation, mais si, par exemple, le port a conclu un arrangement comme associé et reçoit un revenu de ces terrains qu'il verse à son budget de fonctionnement, je ne vois pas où se trouve le problème. Ce n'est pas la source d'un revenu comme tel qui est répréhensible, mais son utilisation.

M. Fontana: Très bien.

Le président: Il s'agit de savoir si les terrains en question peuvent avoir un usage portuaire si on y a construit un immeuble en copropriété. Une fois que l'immeuble s'y trouve, il n'y a pas grande possibilité pour de véritables activités portuaires, c'est-à-dire le transport maritime etc.

M. Mercier.

Mr. Mercier: Madam, the town of Sainte-Thérèse-Boisbriand is in my constituency along with General Motors. I'd like to know more about transportation between Saint-Thérèse-Boisbriand and Oshawa.

First of all, can you tell me whether the rail service is, in your opinion, satisfactory? Secondly, I'd like to know what percentage of the port of Oshawa's activities does the transportation of General Motor's cars represent?

Mme Taylor: Merci.

La société General Motors n'utilise pas du tout le port d'Oshawa pour le transport de voitures. Elle a besoin d'un service qui fonctionne toute l'année, alors elle les expédie sur d'autres ports comme Halifax ou même Jacksonville, apparemment.

Nous avons essayé d'obtenir une partie de cette activité en demandant à cette société de trouver un autre port pour l'hiver, mais ce n'est jamais viable sur le plan économique. La General Motors ne fait donc pas affaires avec le port d'Oshawa et nous n'avons pas réussi à changer cela. Au cours des années quatre-vingt, elle a fait venir de l'Allemagne et du Japon les presses pour les voitures Lumina et la nouvelle série Regal, mais nous ne faisons rien du tout pour l'expédition des voitures.

[Text]

We had a ferry service at one point running between Oshawa and Oswego. We've contemplated other points on the American side, thinking that we could perhaps bring some of the parts in, but again they require just-in-time delivery about every 20 minutes and we just can't comply.

Mr. Mercier: Thank you.

The Chairman: Mr. Hoepfner.

Mr. Hoepfner: I'm amazed, when I see the change in tonnage in your port, how you can continue to operate it. Do you not have labour problems, or do you use a lot of contracting out? To go from 100,000 to 500,000 tonnes is a tremendous increase.

Ms Taylor: That spanned quite a few years and we've had cargoes that have come and gone. When we had the salt and the coal, for example, that was not very labour-intensive. There was one operator who handled it with three or four people. When we get over into what we call the east wharf area, where we're using the International Longshoremen's Association, then we do get more directly involved with the fluctuating tonnages and the way they impact on their specific earnings for any one season and in years; 110,000 tonnes was a dramatic decrease for the longshoremen.

The big increase in that area tends to be Lasco and their exports. They fluctuate from 180,000 tonnes in any year to 20,000 tonnes to absolutely zero. It's our job and the terminal operator's job—obviously, it's in his self-interest—to try to supplement that with the changing trends. Right now the forecast for 1995 is higher imports rather than high exports. So we can never predict. It's the people who don't use us consistently who impact on the longshoremen. The captive cargoes have their labour base. They're not the ones who are fluctuating so much.

• 1010

Mr. Hoepfner: It is amazing that you don't have labour problems with that type of—

Ms Taylor: I didn't kiss them goodbye when I left today, but I don't think. . . We're cordial.

Mr. Hoepfner: But you must have some kind of vehicle to accommodate them so that you're not feuding all the time, because that type of fluctuation has to be hard.

Ms Taylor: We are not directly involved in hiring members. We have our terminal operator as a buffer, and they understand through him that he's suffering too. With all his high equipment costs and marketing costs, he has a lot of upfront costs that he's not covering. So I think they understand that we're collectively hustling as much as we can, but sometimes it's not there. The biggest advantage is that in the years when we have high tonnages, we bank the money. We never take

[Translation]

À une époque, nous avions un service de traversier entre Oshawa et Oswego et nous avons envisagé d'autres destinations aux États-Unis, en vue de transporter éventuellement des pièces de rechange, mais General Motors a institué un système de livraison au moment adéquat environ toutes les vingt minutes et il nous est impossible de nous y conformer.

M. Mercier: Merci.

Le président: M. Hoepfner.

M. Hoepfner: Quand je vois le changements dans le tonnage des marchandises qui transitent par votre port, je suis étonné que vous puissiez continuer à l'exploiter. N'avez-vous pas des problèmes de main d'oeuvre ou est-ce que vous faites souvent appel à la sous-traitance? C'est une augmentation énorme que de passer de 100 000 à 500 000 tonnes.

Mme Taylor: L'augmentation s'est effectuée au cours d'une période de plusieurs années et certaines sortes de marchandises ont disparu à différents moments. Le transport du sel et du charbon, par exemple, n'exigeait pas nécessaire une grosse main d'oeuvre. Il y avait un manutentionnaire qui s'en occupait avec trois ou quatre personnes. Mais pour ce qui est du quai est, où nous avons recours à l'Association internationale des débardeurs, la fluctuation des tonnages nous intéresse alors à cause des répercussions si elle peut avoir sur la rémunération des travailleurs au cours d'une saison ou d'une année; 110 000 tonnes représentaient une diminution importante pour les débardeurs.

Normalement, c'est Lasco et ses exportations qui représentent l'augmentation principale dans ce secteur. Les fluctuations peuvent passer de 180 000 tonnes pour une année donnée à 20 000 tonnes ou à rien du tout. Il nous appartient, et il appartient aussi à l'exploitant du terminal,—c'est bien sûr dans son intérêt—, d'essayer de suppléer à cela par d'autres marchandises suivant les tendances du marché. Pour l'instant, nous prévoyons que ce sont, non pas les exportations, mais les importations qui seront à la hausse en 1995. Nous ne savons donc jamais d'avance ce qui va se passer. Ce sont ceux qui n'utilisent pas nos services de façon systématique qui ont une incidence sur les débardeurs. Les besoins en main-d'oeuvre pour le trafic captif sont stables, car celui-ci ne fluctue pas tellement.

M. Hoepfner: Il est étonnant que vous n'ayez pas de problèmes avec les travailleurs étant donné. . .

Mme Taylor: Je ne les ai pas embrassés quand je suis partie aujourd'hui, mais je ne crois pas. . . Nous avons des relations cordiales.

M. Hoepfner: Vous devez quand même avoir un mécanisme quelconque qui vous permet de tenir compte de leurs besoins pour que vous ne soyez pas toujours à couteaux tirés, car la situation ne doit pas être facile quand la demande fluctue à ce point-là.

Mme Taylor: Ce n'est pas nous qui embauchons directement les travailleurs. L'exploitant du terminal nous sert de tampon et les travailleurs comprennent que lui aussi est dans une situation difficile. Étant donné les sommes considérables qu'il doit engager pour l'équipement et la mise en marché, il ne rentre pas toujours dans ses frais. Je crois que les travailleurs comprennent que chacun de nous fait tout ce qu'il peut, mais que parfois la demande n'est tout simplement pas là. Notre plus

[Texte]

anything for granted. That means that in the low-tonnage years we can still dredge and maintain the facility. So they understand that we're trying to work together and that we're in a fluctuating industry.

Mr. Hoepfner: You should be congratulated for keeping the harbour commission operating smoothly.

Ms Taylor: It has a lot to do with the system itself.

Mr. Hubbard: I'd like to congratulate our witness. It's interesting to see that even small ports can survive. I too come from an area of small ports.

You made reference to dredging and ice-breaking, and your recommendation was that the government should look at both in the same way—that if costs are to be shared for dredging, the ice-breaking costs should also be shared by users.

Ms Taylor: I only meant that if you took the whole Coast Guard pot and said it was \$10 but you had to get it down to \$2, you have to find a fair and equitable way of dissipating the rest of it throughout the country. Even within our own structures, I require a lot of dredging on an annual or bi-annual basis. For example, Windsor doesn't need any, but they're a harbour commission. You can't suddenly charge everyone with picking up my costs.

I don't know how you're going to find an equitable way to do this. We even wrestle with it when forming dredging agreements with the coast guard. If you're putting everything in the pot, put it in the pot and continue to look at it nationally. No one segment, sector or area of the country should be penalized for. . .

Mr. Hubbard: It shouldn't be levied on the ports—is that what you're saying? Should it be levied on all ports on an equitable basis?

Ms Taylor: I don't know how to find the formula, but if there's x amount of money in ice-breaking and dredging and somebody needs more navigation aids. . . For example, in our port we have about four navigational aids for the commercial shipping and about five for the marinas. So if we end up with the costs, we have to look at how we're going to attribute the costs. I would suggest that it's all portioned somehow.

Mr. Hubbard: How much revenue would your marina bring into your commission each year?

Ms Taylor: We made a whopping \$30,000 last year, but if you add in depreciation, we at least covered our expenses. Again, we do all of our maintenance with our own staff. We build our own docks and we lay them off in the winter, or we keep them on if we have a project, but it's not a big money-maker for us. We've maintained it as a profit centre recently. It was so decrepit that we were having difficulty doing that for a while, but we have it up to a level of maintenance that we can

[Traduction]

gross avantage, c'est que nous faisons des réserves pendant les années grasses. Nous ne tenons jamais rien pour acquis. Ainsi, même pendant les années creuses, nous pouvons poursuivre nos opérations de dragage et d'entretien. Les travailleurs comprennent donc que nous essayons de travailler ensemble et que nous sommes dans un secteur qui est sujet aux fluctuations.

M. Hoepfner: Vous méritez qu'on vous félicite de continuer à assurer le fonctionnement harmonieux de la commission portuaire.

Mme Taylor: Notre succès tient en grande partie à la nature du système.

M. Hubbard: Je tiens à féliciter notre témoin. Il est intéressant de voir que même les petits ports peuvent survivre. Je viens, moi aussi, d'une région où les petits ports abondent.

Vous avez parlé des opérations de dragage et de brise-glace et vous recommandez que le gouvernement traite également les deux, c'est-à-dire que si les frais de dragage doivent être partagés entre les usagers, il devrait en être de même pour les services de brise-glace.

Mme Taylor: J'ai simplement voulu dire que si vous considérez le montant total relatif à la Garde côtière et que vous voulez le ramener mettons de 10\$ à 2\$, il faut trouver un moyen juste et équitable de répartir les réductions dans l'ensemble du pays. chez nous, les opérations de dragage sont très importantes et doivent être entreprises au moins une fois l'an sinon deux. Le Port de Windsor, par contre, n'a pas besoin de dragage, mais c'est une commission portuaire. Vous ne pouvez pas du jour au lendemain demander à tout le monde d'assumer mes dépenses à moi.

Je ne sais pas comment vous trouverez une formule équitable. C'est une difficulté avec laquelle nous nous colletons même pour conclure des ententes de dragage avec la Garde côtière. Si vous voulez tout mettre dans la même marmite, faites-le, mais sans perdre de vue la perspective nationale. Aucun segment ni secteur, ni aucune région du pays ne devrait être pénalisé du fait que. . .

M. Hubbard: Les dépenses ne devraient pas être imputées aux ports. . . c'est bien ce que vous dites? Elles devraient être imputées à tous les ports de façon équitable?

Mme Taylor: Je ne sais pas comment vous pourriez trouver la formule qui convient, mais s'il en coûte tant pour les opérations de brise-glace et de dragage et que quelqu'un a besoin de plus d'aides à la navigation. . . Chez nous, par exemple, nous avons environ quatre aides à la navigation commerciale et cinq autres pour les ports de plaisance. Si nous devons assumer les dépenses à cet égard, il faudra voir comment elles seront réparties. Il faudrait trouver le moyen de le faire équitablement.

M. Hubbard: Quelle recette votre commission tire-t-elle chaque année de son port de plaisance?

Mme Taylor: L'an dernier, nous en avons tiré la somme extraordinaire de 30 000\$, mais si l'on tient compte aussi de l'amortissement, nous avons à tout le moins récupéré nos dépenses. Je le répète, nous faisons tout l'entretien nous-mêmes. Ce sont nos employés qui construisent les quais. Nous les mettons à pied l'hiver ou nous les gardons si nous avons un projet en à exécuter, mais la marina n'est pas quelque chose de très rentable pour nous. Nous avons récemment pris la décision

[Text]

sustain. At the same time, the dredging of the marina has increased, so we're having a little difficulty there. It's not a major profit centre and we don't think it will become one, but we think that it's our social obligation to the community. There is no other place for a marina.

Mr. Hubbard: How many berths or tie-downs do you have in your marina?

Ms Taylor: Approximately 240, and we can probably expand to about 300 or 325. About 400 would be even more economical. We have the public launch ramp as well.

Mr. Hubbard: Thank you.

The Chairman: Seeing no further questions, I thank you, Ms Taylor, for making your submission to the committee.

Colleagues, next is a representative from MacDonald Marine Services. Sandy MacDonald is the owner and operator of MacDonald Marine Services. He'll probably explain more about exactly what his marina does and its contribution.

I just want to take this opportunity to say that while we've been keeping in mind the objectives of our committee and the task before us in our examination of the marine sector of this country, sometimes we have to stop and hear from private sector citizens—individuals who earn their bread and butter on a harbour or port.

In this particular case, I've spoken with Mr. MacDonald on different occasions on the issue he's going to present to us. I think we have to be sensitive to some of the goings-on in and around a harbour. I invited Mr. MacDonald to come and be with us for a half-hour this morning.

Mr. MacDonald, welcome to the committee. The floor is yours.

Mr. Sandy MacDonald (Owner-Operator, MacDonald Marine Services): Thank you very much. I should tell you I'm not used to doing this, so you'll have to bear with me.

First let me congratulate the government for undertaking this review. The private sector survivors in the marine industry had begun to despair that governments and their agencies either didn't know or didn't care what public agencies were doing to the private operators. Your committee's existence gives us new hope.

I also want to thank you, Mr. Chairman, for this opportunity to speak to your committee and to do so here in Hamilton.

I am the proprietor of MacDonald Marine Services located on Hamilton Harbour. My wife and I have operated our marina in this location for twenty years. We provide service to the recreational boater. We have 120 slips, a retail store, full service and repair facilities as well as winter storage.

[Translation]

de la conserver comme centre de profit. Elle était dans un tel état de décrépitude que cela nous a causé un certain mal, mais elle est devenue viable depuis que nous l'avons remise en état. Par ailleurs, nos frais de dragage pour la marina ont augmenté, de sorte que cela nous cause un petit problème. Ce n'est pas pour nous un important centre de profit et nous ne pensons pas qu'il le deviendra non plus, mais nous estimons que nous devons le conserver parce que c'est une obligation sociale que nous avons envers la collectivité. Il n'y a pas d'autre endroit où aménager une marina.

M. Hubbard: Combien de places de mouillage y a-t-il dans cette marina?

Mme Taylor: Environ 240 et nous pourrions sans doute arriver jusqu'à 300 ou 325. Il serait encore plus rentable pour nous d'en avoir environ 400. Nous avons également la rampe de lancement publique.

M. Hubbard: Je vous remercie.

Le président: Comme il ne semble pas y avoir d'autres questions, je tiens, madame Taylor, à vous remercier d'être venue témoigner devant le comité.

Chers collègues, nous accueillons maintenant un représentant de MacDonald Marine Services. Sandy MacDonald est propriétaire-exploitant de MacDonald Marine Services. Il pourra sans doute vous donner plus de détails sur sa marina et sur le rôle qu'elle joue.

Je tiens à préciser que, sans perdre de vue ni les objectifs ni les paramètres de l'étude du secteur maritime canadien que nous avons été chargés d'entreprendre, nous devons parfois prendre le temps d'entendre des représentants du secteur privé, des particuliers dont le gagne-pain dépend d'un havre ou d'un port.

En l'occurrence, j'ai eu l'occasion, à plusieurs reprises, de m'entretenir avec M. MacDonald de la question qu'il veut aborder avec nous. Je crois que nous devons être sensibles aux activités qui viennent se greffer sur celles du port comme telles. J'ai donc invité M. MacDonald à venir passer une demi-heure avec nous ce matin.

Je vous souhaite la bienvenue au comité, monsieur MacDonald; vous avez la parole.

M. Sandy MacDonald (propriétaire-exploitant, MacDonald Marine Services): Merci beaucoup. Je dois vous dire que je n'ai pas l'habitude de ce genre de choses, alors je vous demande votre indulgence.

Permettez-moi tout d'abord de féliciter le gouvernement d'avoir entrepris cette étude. Les survivants du secteur privé dans l'industrie maritime commencent à désespérer, du fait que les gouvernements et leurs organismes ignorent ce que les organismes publics font aux exploitants privés ou ne s'en soucient pas. La création de votre comité nous a redonné espoir.

Je tiens à vous remercier en particulier, monsieur le président, de m'avoir permis de m'adresser au comité ici même à Hamilton.

Je suis propriétaire de MacDonald Marine Services, qui se trouve au port de Hamilton. Ma femme et moi exploitons notre marina ici depuis vingt ans. Nous offrons des services aux plaisanciers. Nous avons 120 postes de mouillage, un magasin, des installations complètes d'entretien et de réparation de même que des services d'entreposage hivernal.

• 1015

[Texte]

In addition to our full-season customers, we service transient boaters from around the lakes. As distinct from other facilities, which provide members-only service, we are available to—indeed encourage—full public use.

For some time we have been affected by the oversupply of boat space caused by a multi-million-dollar expansion undertaken by the Hamilton Harbour Commission. Let there be no mistake: I welcome competition—competition subject to the full disciplines of the marketplace. That discipline is not enforced on publicly funded agencies, and that's not fair.

In reviewing the terms of reference of your committee, I was encouraged by the tone and specifics of your objectives. If you can get public agencies out of areas that can be well served by tax-paying private operators and if you can end subsidies to those who neither ask for nor need tax money to enjoy their recreation, you will have done useful work.

I am sure you will find other areas that require a new approach to meet the demands of a changing world. My interests are limited to a small area of your total scope, but your consideration is vital to ensure a continued place for private tax-paying organizations in the marina industry.

In the brief time allocated to me, it is not possible to cover every detail of our concern. Perhaps it would be better to refer to independent inquiries that do not have any direct interests.

I believe you all have copies of a study. I refer to a study commissioned by the Waterfront Trust, headed by the Honourable David Crombie. They engaged the Randolph Group of management consultants to do an assessment of the marine infrastructure and the boating market in 1994 for Hamilton to Belleville. Their report is the most recent objective and independent information available.

• 1020

The report is too detailed to fully review here, but several themes prevail. The encouragement of non-tax-paying, publicly funded marinas is making it difficult for private sector operators to survive. The prime focus has been on providing the best possible quality with consequential cost implications of secondary importance, as the public sector does not need to meet or to make bottom line-oriented decisions.

These are quotes from this report.

In fewer words, costs don't matter. Current slip vacancy rates are 30% to 40% in private commercial marinas. The higher occupancies are in the public sector marinas, which compete unfairly with the private sector. This has aggravated the unfair basis of competition as public sector marina operators lower prices to attract business.

[Traduction]

Outre nos clients réguliers, nous servons les plaisanciers de passage qui viennent des lacs alentour. Contrairement à d'autres marinas dont les services sont réservés aux seuls membres, nous desservons le public et l'encourageons à utiliser la nôtre.

Depuis quelque temps, nous sommes touchés par l'offre excédentaire de mouillage causée par les travaux d'expansion de plusieurs millions de dollars qui ont été entrepris pas la Commission portuaire de Hamilton. Qu'on me comprenne bien: je ne m'oppose aucunement à la concurrence—à la concurrence pleinement soumise à la discipline du marché. Cette discipline ne s'applique pas toutefois aux organismes financés par l'État, et je trouve cela injuste.

En lisant le mandat de votre comité, j'ai été encouragé par le ton qui s'en dégageait et par les objectifs précis qui vous étaient confiés. Si vous réussissez à obtenir le retrait des organismes publics des secteurs qui peuvent être très bien confiés à des exploitants privés qui payent des impôts, et à mettre fin aux subventions versées à ceux qui ne les demandent pas ou qui n'en ont pas besoin pour se divertir tout à leur aise, vous aurez fait un travail utile.

Je suis sûr que vous trouverez d'autres secteurs où il faudra adopter une nouvelle approche pour répondre aux besoins d'un monde en évolution. J'exerce mon activité dans un secteur qui n'occupe qu'une petite place dans l'ensemble de votre étude, mais il est capital que vous vous y intéressiez pour que les marinas privées qui payent des impôts puissent continuer à exister.

Dans le court laps de temps dont je dispose, je ne pourrai pas vous parler de tous les détails de notre secteur. Il vaudrait peut-être mieux vous reporter aux conclusions des études faites par des organismes indépendants n'ayant aucun intérêt direct.

Je crois que vous avez tous reçu un exemplaire de l'étude qui a été commandée par le Waterfront Trust, que dirige l'honorable David Crombie. Cette étude a été commandée au Groupe d'experts-conseils en gestion Randolph qui était chargé d'évaluer l'infrastructure maritime et le marché de la navigation de plaisance de Hamilton à Belleville pour l'année 1994. Il s'agit d'un rapport objectif et indépendant qui est le plus récent que nous ayons sur le sujet.

Ce rapport est trop détaillé pour être étudié à fond ici, mais plusieurs grands thèmes s'en dégagent. Les exploitants privés ont du mal à survivre à cause de l'aide accordée aux marinas à financement public qui ne sont pas imposées. On se soucie essentiellement de fournir la meilleure qualité possible sans trop se préoccuper des répercussions au niveau des coûts, car le secteur public n'est pas obligé de fonder ses décisions sur ce genre de considérations fondamentales.

Ce sont là des citations du rapport.

En bref, le coût n'a pas d'importance. Le taux de vacance des postes de mouillage des marinas privées est de l'ordre de 30 p. 100 à 40 p. 100. Ce sont les marinas publiques qui sont les plus achalandées et elles font injustement concurrence au secteur privé. Cette concurrence est d'autant plus déloyale que les exploitants des marinas publiques baissent les prix pour attirer la clientèle.

[Text]

Of marina infrastructure, 25% has been added in the past five years. This has been done almost totally with public money, and approximates the number of vacant spaces. Private interests would go bankrupt doing this. The report also forecasts limited growth ahead as the population ages.

The full operating costs of public sector marinas are typically not allocated to the marina operation. Public sector marinas compete unfairly with private sector operators. The private sector marina operators interviewed were unanimous in their view that they face unfair competition from the public sector, who are able to offer marina facilities and services at price levels significantly below the cost of providing them. In most cases these prices are even below the operating costs of providing the service, and certainly do not cover any debt service on capital costs.

The Randolph Group estimates that at minimum the public sector marinas have a 30% cost advantage relative to the private sector operators. The details to prove this statement are on pages 4 and 5 of the report.

Private sector marinas are potentially significant generators of economic activity and should not be discouraged, although incentives to ensure they are environmentally conscientious and provide broad public access are important. Costs of basic harbour infrastructures will still need to be underwritten by the public sector, especially in view of the significant incremental capital cost requirements imposed by current environmental regulations.

There are too many public sector marina facilities providing services below cost. This should be eliminated and many of the full-service public sector marinas should be tendered out to the private sector operators on a lease basis, whereby the public sector mandate regarding availability of transient slips and public access can be preserved, but greater economic impacts generated.

It is difficult to justify expenditure of public funds to develop marinas as loss leaders, recognizing that they cater almost exclusively to middle- and upper-income earners. While this represents a significant component of the population base, it is also a component that does not need to be heavily subsidized in terms of its recreational activities.

Therefore, we recommend that any new marina facilities be developed on a more commercial basis and actually operated by the private sector. However, recognizing the economics of the marina business and the high cost of complying with current environmental regulations and community planning requirements, this will likely need to take the form of a public sector-private sector partnership. Page 3 outlines ways in which private and public groups can combine to protect the public interest, and at the same time flow the dictates of the marketplace.

[Translation]

L'infrastructure des marinas a progressé de 25 p. 100 au cours des dernières années. Ces améliorations ont été réalisées presque intégralement avec l'argent des contribuables et correspondent à peu près au nombre d'espaces vacants. Pour une entreprise privée, ce genre de choses entraînerait la faillite. Le rapport prévoit aussi pour l'avenir une croissance limitée compte tenu du vieillissement de la population.

En général, on ne tient pas compte de tous les frais d'exploitation dans la comptabilité des marinas publiques qui concurrencent de façon déloyale les marinas privées. Les exploitants de marinas privées qu'on a interrogés sont tous d'accord pour dénoncer cette concurrence déloyale de la part du secteur public qui propose des installations et des services à un niveau nettement inférieur à leur prix de revient. La plupart du temps, le prix demandé ne couvre même pas les frais d'exploitation et, en tout cas, certainement pas les frais de service de la dette sur les immobilisations.

D'après le groupe Randolph, les marinas du secteur public ont un avantage relatif d'au moins 30 p. 100 sur les marinas privées. On trouvera aux pages quatre et cinq du rapport les détails confirmant cette thèse.

Les marinas du secteur privé peuvent générer une importante activité économique et ne doivent donc pas être découragées, ce qui ne veut pas dire que l'on ne doive pas veiller à ce qu'elles respectent l'environnement et soient accessibles au grand public. Le secteur public devra continuer à assumer le coût des infrastructures portuaires fondamentales, compte tenu notamment des importantes augmentations au chapitre des immobilisations qu'exige la réglementation environnementale actuelle.

Les marinas publiques fournissent trop souvent des services à perte. Il faudrait mettre fin à cette pratique et proposer au secteur privé de gérer à bail un grand nombre de ces marinas, en préservant à la fois les rampes d'accès provisoires et l'accès public tout en assurant de meilleures retombées économiques.

Il est anormal de gaspiller de l'argent public pour faire fonctionner à perte des marinas dont la clientèle est essentiellement composée de gens des classes moyennes et riches. Certes, c'est un segment important de la population totale, mais il n'est pas vraiment nécessaire de subventionner massivement ses loisirs.

Nous recommandons, par conséquent, que toutes les nouvelles installations de marinas fonctionnent sur une base commerciale et soient exploitées par le secteur privé. Toutefois, vu les aspects économiques de ce genre d'entreprises et les coûts de conformité à la réglementation environnementale actuelle et des exigences de planification au niveau communautaire, il sera probablement nécessaire de recourir à une forme de partenariat entre le secteur public et le secteur privé. On trouvera à la page 3 une description de cette formule qui permettrait à la fois de protéger l'intérêt public et de respecter les exigences du marché.

[Texte]

In addition to the above report, W5 did an exhaustive examination of the same phenomena in other parts of the Great Lakes that proves the same case. I will be providing the chairman with a copy of that tape for your committee to see. Locally, *The Hamilton Spectator* reached similar conclusions in a series researched and written by John Kernahan, copies of which I believe you have.

In conclusion, I welcome this committee's initiative. I am in your hands. I just want to compete in a free and fair way. It is increasingly difficult for me to compete with my own government and still carry my share of the national, provincial and municipal tax load.

I'd be happy to answer any questions the committee might have.

Mr. Fontana: I'm sympathetic to your plight. Anytime the government runs anything that competes directly with the private sector, obviously there will be friction and tension there. I believe in the private-public model, and while I haven't had an opportunity to look at the Randolph Group's proposal, you do raise a—

Mr. MacDonald: It's not a proposal, it's a study done by the Waterfront Trust.

Mr. Fontana: Okay. You raise some important philosophical issues, and that's what we're going to try to get through. Except here's where I think you're wrong. When you say public money, I'm not sure what you mean. From what I heard from Hamilton or even Oshawa this morning, they have not received one penny of subsidy from the federal government or anybody. They have not received any federal money from the federal government, no subsidies, nothing. They pay for their dredging, they pay for those things commercially, and the money they use to fund the construction of marinas is all internal.

• 1025

Now, whether or not they should be in that business is for us to perhaps look at, but we have to correct when you say there's public money, in other words taxpayers' money, from the federal government. In Hamilton's case or Oshawa's case that is not the case; we're not subsidizing the building of public marinas for private citizens to use.

Because of the fact that the government by way of entities is the owner and landowner, one could say there is an unfair advantage there because of a number of things, but I'm not sure it's because of the money aspects. I wonder if you could just comment there.

Mr. MacDonald: Sure. My view is that the assets the harbour commission administers that generate their money are owned by the citizens of Canada, not by the Hamilton Harbour Commission.

Mr. Fontana: That's true.

Mr. MacDonald: Those moneys are taxpayers' moneys; those assets are taxpayer assets. They should not be used to put people out of business.

[Traduction]

Outre ce rapport, W5 a examiné en profondeur le même phénomène dans d'autres régions des Grands Lacs, avec les mêmes conclusions. Je vais remettre au président une copie de cet enregistrement que les membres du comité pourront regarder. Au niveau local, le *Hamilton Spectator* est parvenu à une conclusion analogue à l'issue d'une série d'articles rédigés par John Kernahan, et dont vous avez reçu des copies, je crois.

En conclusion, je félicite votre comité pour son initiative. Je suis à votre disposition. Tout ce que je demande, c'est de pouvoir affronter la concurrence dans des conditions équitables. J'ai de plus en plus de mal à concurrencer mon propre gouvernement tout en continuant à assumer ma part du fardeau fiscal au niveau national, provincial et municipal.

Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

M. Fontana: Je suis sensible à vos difficultés. Dès l'instant où le gouvernement gère quelque chose qui entre en concurrence directe avec le secteur privé, il y a fatalement des frictions et des tensions. Personnellement, je crois au partenariat, et bien que je n'aie pas encore eu l'occasion d'examiner la proposition du groupe Randolph, vous soulevez. . .

M. MacDonald: Ce n'est pas une proposition, c'est une étude réalisée par le Waterfront Trust.

M. Fontana: Bon. Vous soulevez des questions de principe importantes, et c'est ce que nous essaierons de régler. Toutefois, il y a un point sur lequel je crois que vous faites fausse route. Quand vous parlez de deniers publics, je ne vois pas très bien ce que vous voulez dire. D'après ce qu'on nous a dit ce matin, les gens de Hamilton ou même d'Oshawa n'ont pas touché un sou de subvention du gouvernement fédéral ou de qui que ce soit d'autre. Ils n'ont rien reçu du gouvernement fédéral, aucune subvention, rien du tout. Ils paient leurs frais de dragage au tarif commercial et toutes leurs constructions de marinas sont financées par des ressources internes.

Quand à savoir si ces gens-là sont à leur place dans ce secteur, c'est peut-être une autre question sur laquelle nous pourrions nous pencher, mais quand vous dites qu'il s'agit de deniers publics, autrement dit de l'argent des contribuables, de l'argent du gouvernement, je dois m'inscrire en faux contre cela. Dans le cas de Hamilton ou d'Oshawa, ce n'est pas exact; nous ne subventionnons pas la construction de marinas publiques destinées aux particuliers.

Il est peut-être possible de dire que le gouvernement, vu qu'il est propriétaire, possède un avantage, mais je ne suis pas sûr que ce soit pour des raisons financières. Vous avez peut-être un avis là-dessus.

M. MacDonald: Bien sûr. À mon avis, les actifs gérés par la Commission des ports et qui lui permettent d'avoir des rentrées de fonds appartiennent à la population canadienne, et non à la Commission du port de Hamilton.

M. Fontana: C'est exact.

M. MacDonald: Cet argent et ses actifs appartiennent aux contribuables. Ils ne devraient pas servir à ruiner d'autres personnes.

[Text]

Mr. Fontana: That's true too, but what's wrong with a public sector making sure it can balance the books if it needs to be in it?

Mr. MacDonald: I absolutely agree. That's exactly what I'm saying. If they want to be in the marina business that's fine, but they should follow all the same rules the private sector has to follow; i.e., the Hamilton Harbour Commission pay no business tax, no property tax, and no income tax on anything they administer. That's my understanding. They have no capital costs that a private sector operator is required to support.

Mr. Fontana: Those comments in terms of whether or not they have an unfair advantage and therefore compete unfairly with the private sector to do exactly the same thing, that's a philosophical issue that this committee is going to have to deal with.

You make a very good point. I think when you talk about public money, if you're talking about public subsidy for a facility—or in this case, if you infer that federal institutions or the commissions don't pay municipal tax and that's an unfair subsidy that's going towards a commercial venture competing with yours—you make a very good point.

Mr. MacDonald: I don't want to harp on the harbour commission; this phenomenon is certainly across the north shore of Lake Ontario if not beyond that. But the Hamilton Harbour Commission spent, they say, \$3 million to build 100 slips four years ago. They have 133 empty slips today, and even if they had 100% occupancy of those slips at their top rate, they wouldn't pay the interest on the money they spent.

Mr. Fontana: Sure. You must admit, though, that you're getting certain benefits by virtue of what the federal government does or in fact what the harbour commission does, because we provide a number of services free of charge to your boaters. I'll tell you how.

Mr. MacDonald: They're your boaters.

Mr. Fontana: Well, they're our boaters, but they don't pay, unlike the Americans, who pay a registration fee and a licence fee to use public infrastructure. You have private boaters not paying one cent to the Government of Canada to use the waterways and everything else. Do you think that's fair?

Mr. MacDonald: That's a different argument.

Mr. Fontana: No, it isn't. Cars use roads and pay licence fees and fuel taxes for the provision of that road.

Mr. MacDonald: That's not my argument.

Mr. Fontana: Yes, but your customers are getting something from the federal government too.

Mr. MacDonald: Sure. I don't particularly have an objection to there being a licencing fee. I don't think there's anything wrong with that. I do have an objection when government agencies not only act unfairly but are predators in the marketplace.

I have spoken to the harbour commission on a number of occasions and they had their staff do a report on my complaints. Their report says that there are three distinct areas in the marketplace: yacht clubs, private operators, and public marinas.

[Translation]

M. Fontana: C'est aussi exact, mais quel mal y a-t-il pour une entreprise du secteur public à équilibrer ses comptes si elle veut se maintenir?

M. MacDonald: Tout à fait d'accord, c'est exactement ce que je dis. Si ces gens-là veulent exploiter des marinas, très bien, mais à condition de suivre les mêmes règles que le secteur privé; ce que je veux dire, c'est que la Commission du port de Hamilton ne paie pas de taxe d'affaires, d'impôt foncier ou d'impôt sur le revenu, d'après ce que je crois savoir. Elle n'a pas les coûts d'amortissement qu'une entreprise du secteur privés doit assumer.

M. Fontana: Il va falloir que le comité examine toute la question de savoir si ces marinas sont effectivement avantagées et concurrent pas conséquent de façon déloyale les marinas privées.

Votre argument est très judicieux. Quand vous parlez de deniers publics, s'il s'agit de subvention publique pour une installation—ou si, en l'occurrence, vous voulez dire que les établissements fédéraux ou les commissions ne paient pas de taxes municipales ce qui est une forme de subvention injuste à l'égard d'une entreprise commerciale qui concurrence la vôtre, vous avez un argument très judicieux.

M. MacDonald: Je ne voudrais pas m'éterniser sur la commission du port; le phénomène est certainement généralisé sur toute la rive nord du lac Ontario et même plus loin. Mais la Commission du port de Hamilton a dépensé, d'après ce qu'elle dit, 3 millions de dollars pour construire 100 postes de mouillage il y a quatre ans. Elle en a actuellement 133 qui sont libres et, même avec un taux d'occupation de 100 p. 100, ces postes ne lui permettraient même pas de payer les intérêts de l'argent qu'elle a dépensé.

M. Fontana: D'accord, mais reconnaissez cependant que vous profitez d'un certain nombre de services offerts gratuitement à vos plaisanciers par le gouvernement fédéral ou par la commission. Je vais vous expliquer comment.

M. MacDonald: Ce sont vos plaisanciers.

M. Fontana: Enfin, les nôtres, mais ils ne paient pas, comme les Américains, qui versent des frais d'inscription et doivent acheter un permis pour utiliser des infrastructures publiques. Vous avez des plaisanciers privés qui ne paient pas un sou au gouvernement du Canada pour utiliser les voies navigables et tout le reste. Vous trouvez cela normal?

M. MacDonald: C'est une autre question.

M. Fontana: Non. Les automobilistes achètent un permis et paient des taxes sur l'essence pour pouvoir utiliser les routes.

M. MacDonald: Ce n'est pas de cela que je discute.

M. Fontana: Peut-être, mais vos clients profitent tout de même du gouvernement fédéral.

M. MacDonald: Certainement. Je n'ai pas vraiment d'objection à l'idée de percevoir des droits de permis. Il n'y a rien de mal à cela. Mais je m'oppose à ce que des organismes gouvernementaux agissent non seulement de façon déloyale, mais même en véritable prédateurs sur le marché.

J'ai discuté à plusieurs reprises avec les représentants de la commission du port et ils ont fait rédiger un rapport sur mes plaintes par leur personnel. D'après ce rapport, il y a trois secteurs distincts sur ce marché: les clubs de plaisance, les

[Texte]

Their report says to the commissioners that the problem in the marketplace is not the harbour commission, it's the yacht clubs. However, they're going to have to do something to increase their customer base. Where are they going to get that from? They're going to get it from me.

Mr. Fontana: That's fair. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Fontana. Mr. Jordan.

Mr. Jordan: I think I understand and appreciate the problem this presents for you. You wouldn't object to the government being in the marina business if they lived and worked by the rules under which you live and work, basically.

• 1030

Mr. MacDonald: If they had to apply all of the rules and laws I have to apply, if they had to account for their capital costs, if they had an accountant who came in and attributed the real costs of operating the marina, as opposed to what the commission absorbs from the marina and pays out from warehousing and dock space and all of the rest of it, and if they were required to compete the same way as the private sector people, and required to pay all of the same bills, then I would have no objection at all.

Mr. Jordan: So privatizing it in the sense that—

Mr. MacDonald: If they lease it out, sir, that's fine, but if you build a marina that, the day you build it, you know cannot pay for itself. . . Only government can do that, which is unfair competition.

Mr. Jordan: Through the course of the summer, you would have vacant slips.

Mr. MacDonald: Absolutely. Everyone does.

Mr. Jordan: They also would have vacant slips.

Mr. MacDonald: Four years ago the harbour commission built 100 new slips. Last year they had 133 empty slips.

Mr. Jordan: Some people go to your slips. Why would they go to your slips if they could go to the government slips?

Mr. MacDonald: Because I work harder. I have to.

Mr. Jordan: I think that's an important part of it.

I agree with my colleague here, in a sense. Do you get any advantage in any traffic generated through the seaway?

Mr. MacDonald: No.

Mr. Jordan: You don't get any?

Mr. MacDonald: Sure, I get some people from out of town who come in, but it hasn't had a great impact on my marina.

Mr. Jordan: Any dredging?

Mr. MacDonald: Oh, God, I wish I could.

Mr. Jordan: Who pays for the dredging?

Mr. MacDonald: If any dredging was going to be done, it is my understanding at this point that I would have to do it. But if you'd like to pay for it that would be fine with me.

[Traduction]

exploitants privés et les marinas publiques. D'après le rapport, le problème ne vient pas de la commission, mais des clubs de plaisance. Pourtant, ils vont bien devoir faire quelque chose pour élargir leur clientèle. Où vont-ils la trouver? Ils vont la prendre chez moi.

M. Fontana: Soit. Merci.

Le président: Merci, monsieur Fontana. Monsieur Jordan.

M. Jordan: Je pense comprendre le problème et je sympathise avec vous. Vous n'auriez pas d'objection à ce que le gouvernement soit présent sur le marché des marinas s'il respectait les mêmes règles que vous, en somme.

M. MacDonald: S'il appliquait les mêmes règles et les mêmes lois que moi, s'il devait être comptable de ses frais d'indemnisation, s'il faisait établir par un comptable les véritables coûts d'exploitation de la marina, contrairement ce que fait la commission qui puise dans les recettes des dock et des entrepôts, etc., s'il devait être dans la même situation que le secteur privé face à la concurrence, s'il devait payer les mêmes factures, je n'aurais aucune objection à ce qu'il soit présent.

M. Jordan: Donc, ce serait une sorte de privatisation. . .

M. MacDonald: Si le gouvernement loue les marinas, c'est très bien, mais à partir du moment où l'on en construit une en sachant qu'on n'aura pas les moyens de la payer. . . C'est de la concurrence déloyale et seul le gouvernement peut le faire.

M. Jordan: En été, vous auriez des postes vides.

M. MacDonald: Bien sûr, comme tout le monde.

M. Jordan: Les marinas publiques en auraient aussi.

M. MacDonald: Il y a quatre ans, la commission a construit 100 nouveaux postes de mouillage. L'an dernier, 133 étaient inoccupés.

M. Jordan: Il y a des gens qui se servent des vôtres. Pourquoi le font-ils alors qu'ils pourraient utiliser ceux du gouvernement?

M. MacDonald: Parce que je travaille plus fort, je suis bien obligé.

M. Jordan: C'est sans doute un aspect important de la question.

Je suis d'accord en un certain sens avec mon collègue. Profitez-vous du trafic qu'engendre la voie maritime?

M. MacDonald: Non.

M. Jordan: Non?

M. MacDonald: Évidemment, j'ai quelques clients qui viennent de l'extérieur, mais c'est secondaire.

M. Jordan: Et le dragage?

M. MacDonald: Oh, si seulement je pouvais.

M. Jordan: Qui paie le dragage?

M. MacDonald: S'il fallait draguer, je crois que ce serait à mes frais. Mais si vous voulez payer, je n'ai pas d'objection.

[Text]

Mr. Jordan: Let's say a boat came in that had left Kingston whereby dredging had gone on in Kingston Harbour to eventually get that boat to your marina. Could that conceivably happen?

Mr. MacDonald: Sure, it could conceivably happen.

Mr. Jordan: The government, you see, is involved in dredging that harbour in Kingston. So in an indirect sense, don't cut it too fine here. You have to build in some moneys for government for those kinds of services that aren't very obvious to most people, but still and all the government has to provide.

Mr. MacDonald: I agree that there are services the government should supply. Those services should be services the private sector is unable or unwilling to provide.

Mr. Jordan: The government has to get that money from some source, though. They probably would have to get it from sources such as this one here, operating a marina and making a profit so that they, in turn, would have some money to go to say the Kingston Harbour where dredging had to go on in order that the marine traffic be allowed to flow. That interdependence has to go on. I think governments are perhaps in a better position to see the need there than any one individual would be.

But I like your idea that people come to your slips because you work harder. That's a creditable thing, and something you can be proud of.

That's all I have.

The Chairman: Thank you, Jim. Jake, do you have a question?

Mr. Hoepfner: I'm just a little confused. We're talking about the Hamilton Harbour Commission here, right?

Mr. MacDonald: If you and your staff go through the report and summarize it, it essentially deals with the north shore of Lake Ontario. My concern is the effect I have in this harbour, and that is the Hamilton Harbour Commission.

To illustrate another problem, in the Hamilton Harbour recreational boating facilities there's the Burlington Yacht Club, the Hamilton Yacht Club, the Hamilton Harbour Commission, the Macassa Bay Yacht Club, another small club and myself. I'm the only one who pays income tax.

Mr. Hoepfner: I'm just reading one of the captions in this news article, which says that \$3 million should have been turned back to the city under the original act. Why hasn't that been done? Is this a way of retaining the profits, as we have heard here before? Really, they're supposed to have turned them back.

Mr. MacDonald: My understanding of the act is that the harbour commission is required, on an annual basis, to turn any "profits" over to the city. The harbour commission, as I understand the act, was formed to administer the assets of the Port of Hamilton on behalf of the citizens of Hamilton. I think the act was written in 1911. Since then, the harbour commission has been unable to provide any profits to the city.

Mr. Hoepfner: Are you the only private businessman in this harbour?

Mr. MacDonald: Yes, I'm the only marina.

Mr. Hoepfner: But I imagine there are other private businesses.

[Translation]

M. Jordan: Supposons qu'on drague le port de Kingston pour permettre à un bateau d'atteindre éventuellement votre marina. Est-ce que cela pourrait arriver?

M. MacDonald: Bien sûr.

M. Jordan: Vous voyez, le gouvernement est en train de faire draguer le port à Kingston. Il ne faut donc pas être trop catégorique. Il faut bien que le gouvernement aie de l'argent pour assurer ce genre de service, ce qui n'est pas évident pour tout le monde, mais que le gouvernement fournit néanmoins.

M. MacDonald: Certes, le gouvernement doit assurer certains services que le secteur privé ne peut pas ou ne veut pas fournir.

M. Jordan: Il faut bien que le gouvernement trouve l'argent quelque part. Il faudrait probablement qu'il se tourne vers une source comme celle-ci, une marina rentable qui procurerait des recettes et permettrait de draguer, par exemple, le port de Kingston pour permettre la circulation des bateaux. Tout cela est lié. Je pense que les gouvernements sont peut-être mieux placés qu'un simple particulier pour cerner les besoins.

Mais je reconnais que les gens vont probablement chez vous parce que vous travaillez plus fort. C'est tout en votre honneur, et je vous en félicite.

C'est tout ce que je voulais dire.

Le président: Merci, Jim. Jake, avez-vous une question?

M. Hoepfner: Je suis un peu perdu. Nous parlons de la Commission du port de Hamilton, non?

M. MacDonald: Si vous examinez ce rapport avec vos assistants et que vous le résumez, vous verrez qu'il porte essentiellement sur la rive nord du lac Ontario. Ce qui me préoccupe plus précisément, c'est ce port et la Commission du port de Hamilton.

Pour vous donner une idée d'un autre problème, je vous dirais que les installations de plaisance du port de Hamilton se composent du Burlington Yacht Club, du Hamilton Yacht Club, de la Commission du port de Hamilton, du Macassa Bay Yacht Club, d'un autre petit club et de moi-même. Je suis le seul à payer un impôt sur le revenu.

M. Hoepfner: Je lis dans une des légendes de cet article d'information que la ville aurait dû récupérer 3 millions de dollars en vertu de la loi initiale. Pourquoi ne l'a-t-on pas fait? Est-ce une façon de conserver les profits, comme on nous l'a déjà dit? Cet argent aurait dû être rendu, non?

M. MacDonald: Je crois que d'après la loi, la commission du port doit reverser chaque année les «profits» à la ville. D'après la loi, je crois, la commission du port a été créée pour administrer les actifs du port de Hamilton au nom de la ville. Je crois que la loi remonte à 1911. Depuis cette date, la commission n'a jamais été en mesure de reverser des profits à la ville.

M. Hoepfner: Êtes-vous le seul homme d'affaires privé dans ce port?

M. MacDonald: Oui, je suis seul à avoir une marina.

M. Hoepfner: J'imagine tout de même qu'il y a d'autres entreprises privées.

[Texte]

Mr. MacDonald: There are other people in the marine industry, selling parts and pieces, after-market products and boats. I'm the only one in Hamilton Harbour with a private marina.

[Traduction]

M. MacDonald: Il y a d'autres entreprises qui vendent des pièces détachées, des accessoires et des bateaux. Mais je suis le seul à avoir une marina privée dans le port de Hamilton.

• 1035

Mr. Hoepfner: I can see you have a problem, but as to how to resolve it, I'm not going to give you the answers today. This is similar to when we run into CN and CP Rail; you get competition and it's probably not quite fair in some areas.

Mr. MacDonald: That's all I'm asking for—fairness.

Mr. Hoepfner: Yes. As a committee member, I think I will have to look at it a little further and then do some decision-making some night when I can't sleep.

The Chairman: Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard: To put this in perspective, I think we're looking at quite an important issue in terms of the overall marine development in this country.

We heard from the Oshawa group that they had 300 slips and were getting a little more than \$30,000 per year in revenue. That would be about \$100 per boat. What is the cost per slip here in Hamilton?

Mr. MacDonald: It's anywhere from \$900 to \$1,600 or \$1,700, depending on the size of slip and where it's located.

However, in the private yacht clubs, where they've been able to cut sweetheart deals and form themselves as non-profit organizations, they have substantially lower rates. I believe that is in contravention of the act that governs non-profit organizations, because individuals are not supposed to have benefits bestowed upon them as the result of being a member of a non-profit organization.

Some of the clubs have substantially lower rates, but the commercial or harbour commission rate is anywhere from \$900 to \$1,600.

Mr. Hubbard: Thank you.

The Chairman: Thanks, Mr. Hubbard.

You can see, colleagues, how Mr. MacDonald's concerns dovetail with our objectives. While examining various commercialization options for ports and harbours, we have to take into consideration the impact those particular options might have on neighbouring entities.

Mr. MacDonald, I suppose my only question is would you be prepared to enter into a public-private partnership with the Hamilton Harbour Commission to operate a combined Hamilton Harbour-Sandy MacDonald marina?

Mr. MacDonald: I think that's a possibility, if those discussions are held in the real world. Sure.

The Chairman: Thank you very much, Mr. MacDonald, for coming before the committee. We appreciate the time you've taken to give your submission. Thanks.

Mr. MacDonald: Thank you.

M. Hoepfner: Je comprends votre problème, mais je n'ai aucune solution à vous proposer aujourd'hui en vue de le résoudre. Il en va de même pour le CN et le CP: ils se font concurrence et la situation n'est sans doute pas toujours équitable à certains égards.

M. MacDonald: C'est ce que je demande, que ce soit équitable.

M. Hoepfner: Je comprends. En tant que membre du comité, il me faudra approfondir la question et prendre certaines décisions un soir où j'aurai une insomnie.

Le président: Monsieur Hubbard.

M. Hubbard: Pour que les choses soient bien claires, je pense que nous examinons une question importante par rapport à l'ensemble du secteur maritime de notre pays.

Le groupe d'Oshawa nous a dit qu'il possède 300 postes de mouillage qui lui rapportent un peu plus de 30 000\$ par an. Cela représente une centaine de dollars par bateau. Combien coûte une telle installation dans le port de Hamilton?

M. MacDonald: Cela varie de 900\$ à 1 600\$ ou 1 700\$, selon la taille et l'emplacement du poste.

Toutefois, dans les clubs de plaisance, où les gens ont réussi à obtenir des conditions favorables et à se constituer en organismes sans but lucratif, les tarifs sont maintenant inférieurs. À mon avis, cela va à l'encontre de la loi régissant les organismes sans but lucratif, car les particuliers ne sont pas censés profiter de certains avantages parce qu'ils font partie d'un organisme sans but lucratif.

Certains clubs offrent des prix nettement inférieurs, mais le prix commercial ou celui de la commission portuaire se situe entre 900\$ et 1 600\$.

M. Hubbard: Merci.

Le président: Merci, monsieur Hubbard.

Comme vous le voyez, chers collègues, les préoccupations de M. MacDonald cadrent bien avec nos objectifs. Lors de notre examen des diverses options de commercialisation des ports et havres, nous devons tenir compte des répercussions que ces options auront sur d'autres groupes et entités.

Monsieur MacDonald, je n'ai qu'une question à vous poser: êtes-vous disposé, dans le cadre d'un partenariat entre le secteur public et le secteur privé et de concert avec la Commission portuaire de Hamilton, à exploiter une marina dans le cadre d'une coentreprise port de Hamilton-Sandy MacDonald?

M. MacDonald: C'est une possibilité si les discussions se déroulent dans un cadre réaliste. Cela va de soi.

Le président: Merci beaucoup, monsieur MacDonald, d'avoir comparu devant le comité. Nous vous savons gré d'avoir pris le temps de préparer ce mémoire. Encore une fois merci.

M. MacDonald: Merci à vous.

[Text]

The Chairman: Can we invite the Ontario Marina Operators Association to the table, please?

Colleagues, we'll break at 11:30 for half an hour, okay?

Joining us at the table is Michael Shaw, who's the executive director of the Ontario Marina Operators Association. Mr. Shaw, welcome to this committee. We look forward to your presentation.

Mr. Michael Shaw (Executive Director, Ontario Marina Operators Association): Thank you, Mr. Chairman.

Members of the Standing Committee on Transport—Ms Terrana and gentlemen—although there may be a world of difference between a teenager shooting rapids on the Rouge in Quebec, a sport fisherman landing a salmon off the coast of British Columbia or from the Miramichi and the family sailing across Toronto or Hamilton Harbour, they all share one thing in common: a love for recreational boating.

In fact boating may well be one of the fastest-growing forms of recreation in this country. Ontarians now spend more on boating than they do on golf, tennis and even hockey, and more British Columbians boat than ski. At 14% of the population, as many Quebecers own boats as speak a language other than French or English as their native tongue.

Statistics Canada says there's a boat in one out of every six Canadian households. That's a lot of boats. There are more than 1.8 million registered boats, according to figures compiled by the coast guard. We believe the real total is somewhere closer to 2.3 million when you add in canoes, kayaks and other non-powered and non-registered vessels.

• 1040

With so many boats on the water, a healthy marine services industry built on sound business practices has never been more important. As executive director of the Ontario Marina Operators Association, I'm here today to share some thoughts about the marine industry and my feelings for recreational boating. The topics I will address are differences between public and private marinas, decommissioning of navigational aids, the economic impact of recreational boating and boater education.

The Ontario Marina Operators Association is made up of 360 marinas, approximately half of all the marinas in the province, plus 150 other supplier businesses and industries in Ontario. Our primary goal is to help members provide quality service to boaters. We do this by hosting workshops and conferences, and by keeping our members apprised of new operating techniques.

We're also committed to public awareness on environmental and safety issues, such as teaching recreational boaters to respect each other and the waterways we all share. Our members include both privately owned marinas and public sector facilities. As you've already been told by Mr. MacDonald, there are substantial differences between the two.

[Translation]

Le président: Les représentants de la Ontario Marina Operators Association peuvent-ils s'avancer à la table?

Chers collègues, à 11h30, nous ferons une pause d'une demi-heure, si cela vous convient.

Notre prochain témoin est Michael Shaw, directeur général de la Ontario Marina Operators Association. Soyez le bienvenu, monsieur Shaw. Nous avons hâte d'entendre votre témoignage.

M. Michael Shaw (directeur général, Ontario Marina Operators Association): Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les membres du Comité permanent des transports, même s'il y a un monde de différence entre un adolescent qui descend les rapides de la rivière Rouge au Québec, un pêcheur amateur qui prend un saumon au large des côtes de la Colombie-Britannique ou dans la Miramichi et une famille qui fait de la voile dans le port de Toronto ou de Hamilton, toutes ces personnes ont une chose en commun: une passion pour la navigation de plaisance.

En fait, la plaisance est sans doute l'une des formes de loisir qui se développe le plus rapidement dans notre pays. Les Ontariens consacrent aujourd'hui plus de temps à la navigation de plaisance qu'au golf, au tennis et même au hockey, et, en Colombie-Britannique, les plaisanciers sont plus nombreux que les skieurs. Par ailleurs, la proportion de Québécois qui sont propriétaires de bateau ou ceux dont la langue maternelle n'est ni le français ni l'anglais est la même, soit 14 p. 100.

Selon Statistique Canada, un ménage canadien sur six possède un bateau. C'est beaucoup. Il y a plus de 1,8 million de bateaux immatriculés dans notre pays, d'après les données établies par la Garde côtière. Selon nous, le chiffre réel total approche plutôt de 2,3 millions si l'on tient compte des canots, des kayaks et des autres embarcations sans moteur et non immatriculés.

Étant donné le nombre de bateaux en circulation, il importe plus que jamais de disposer d'une industrie des services maritimes saine fondée sur de bonnes pratiques commerciales. En tant que directeur exécutif de l'Association des exploitants de marinas de l'Ontario, je voudrais vous parler aujourd'hui de l'industrie maritime et vous dire ce que je pense de la navigation de plaisance. Je vais aborder les sujets suivants: la différence entre les marinas publiques et privées, la disparition des aides à la navigation, l'incidence économique de la navigation de plaisance et l'éducation des plaisanciers.

Notre association regroupe 360 marinas, soit près de la moitié de toutes celles qui existent en Ontario, et aussi 150 autres entreprises et fournisseurs de la province. Notre objectif principal est d'aider nos membres à fournir un service de qualité aux plaisanciers. À cette fin, nous organisons des ateliers et des conférences et nous tenons nos membres au courant des nouvelles méthodes d'exploitation.

Nous sommes également déterminés à sensibiliser la population aux questions d'environnement et de sécurité, par exemple en apprenant aux plaisanciers à se respecter mutuellement et à respecter les étendues d'eau que nous utilisons tous. Nous comptons parmi nos membres aussi bien des marinas appartenant à des intérêts privés que celles du secteur public. Comme vous l'a déjà dit M. MacDonald, il y a une énorme différence entre les deux.

[Texte]

Private marinas concentrate on serving boaters on a permanent or seasonal basis. Characteristically, public sector marinas are established as tourism attractions and focus on catering to visiting boaters. These transient boaters as they're often called, can be extremely valuable to a community.

For example, a survey commissioned by our association in 1988 showed the average boating party visiting an Ontario port spent more than \$150 a day, or about \$48 per person. By 1991 a more detailed study, commissioned by ourselves in cooperation with the Ontario Ministry of Tourism and Recreation, revealed that these transient boaters racked up more than 722,000 boat nights in Ontario ports, pumping more than \$90 million directly into the provincial economy that year.

Clearly, there's a huge market available to public marinas. Private marinas, on the other hand, focus their attention on a different part of the market. They survive by providing a home base for the boats of city dwellers and local residents, and offer seasonal dockage and winter storage. They also provide fuel and repair services not normally available at public facilities.

By catering to local boaters year round, private operators develop a finely tuned understanding of their customers' needs, and as a result their knowledge and skills become invaluable. Surprisingly, rates charged by many private marinas in Canada are among the lowest in the world. Compared to what it costs to park a car in Hamilton or Toronto, docking a recreational boat is a bargain.

Perhaps the most crucial distinction between public and private marinas is that public marinas are typically built to a very high standard, generally much higher than the private sector can afford. No doubt that's because public marinas are built with public funds and don't have a debt burden to cover every month. A private operator has to finance and maintain his or her own facility, normally a large investment since docks and all the other apparatus have to withstand the rigours of traffic, waves and weather exposure.

Private marinas also pay property taxes, business taxes and federal and provincial income taxes. They cannot take advantage of the blanket insurance coverage that municipalities can use to cover their marinas. And if that's not enough, the rate for a waterlot lease from the federal government has doubled during the last five years.

Public marinas are free from all of these financial encumbrances. They escape the average 11% debt service and save another 3¢ on the dollar by paying no municipal tax. They also receive the benefit of low utilities and labour costs as well as the purchasing power that comes with being part of a larger organization.

[Traduction]

Les marinas privées se consacrent au service des plaisanciers de façon saisonnière ou permanente. En général, les marinas du secteur public sont avant tout des attractions touristiques concentrées sur le service aux plaisanciers qui viennent d'ailleurs. Ces plaisanciers de passage, comme on les appelle souvent, peuvent représenter une ressource précieuse pour une collectivité.

Par exemple, il ressort d'une enquête commandée par notre association en 1988 que, en moyenne, les plaisanciers de passage dans un port de l'Ontario dépensaient plus de 150\$ par jour, soit 48\$ par personne. En 1991, une étude plus détaillée, effectuée à notre demande de concert avec le ministère du Tourisme et des Loisirs de l'Ontario, a révélé que ces plaisanciers de passage avaient accumulé plus de 722 000 nuits de mouillage dans des ports de l'Ontario, faisant ainsi une contribution directe de plus de 90 millions de dollars, cette année-là, à l'économie de la province.

Il existe de toute évidence un énorme marché à la disposition des marinas publiques. En revanche, les marinas privées se concentrent sur un secteur différent du marché. Elles tirent l'essentiel de leurs recettes des installations qu'elles mettent à la disposition des citoyens et des habitants de la région propriétaires de bateaux, et elles offrent des services de mouillage saisonniers et d'entreposage d'hiver. Elles fournissent également des services d'approvisionnement en carburant et de réparations qui ne sont généralement pas offerts dans les installations publiques.

En offrant des services toute l'année aux plaisanciers de la région, les exploitants privés finissent par connaître sur le bout des doigts les besoins de leur clientèle, ce qui est inestimable. Fait surprenant, les prix exigés par bon nombre de marinas privées dans notre pays sont parmi les plus bas du monde. Comparé au prix du stationnement d'une automobile à Hamilton ou à Toronto, le mouillage d'un bateau de plaisance est une véritable aubaine.

La distinction qui est peut-être la plus importante entre les marinas publiques et privées vient du fait que les installations publiques sont en général construites d'après des normes très élevées, souvent supérieures à ce que peut se permettre le secteur privé. Cela s'explique sans doute par le fait que la construction des marinas publiques est financée par les deniers publics et que ces installations n'ont pas de dettes à rembourser tous les mois. Un exploitant privé, par contre, doit financer son installation et l'entretenir, ce qui représente un gros investissement du fait que les quais et toutes les autres installations doivent résister aux rigueurs du trafic, du climat et de l'érosion due à l'eau.

Les marinas privées paient également des impôts fonciers, des taxes d'affaires et de l'impôt sur le revenu, tant fédéral que provincial. Elles ne peuvent pas profiter d'une protection d'assurances générales, comme le font les municipalités pour leurs marinas. Et qui plus est, le prix de location exigé par le gouvernement fédéral pour un terrain au bord de l'eau a doublé au cours des cinq dernières années.

Les marinas publiques ne connaissent aucun de ces soucis financiers. Elles échappent au taux d'intérêt moyen de 11 p. 100 sur leurs emprunts et épargnent trois cents par dollar puisqu'elles ne paient pas de taxes municipales. Elles profitent également de frais de main-d'oeuvre bas et de tarifs avantageux pour les services d'utilité publique, sans oublier le pouvoir d'achat que leur confère leur statut de membre d'une grande organisation.

[Text]

So what has been the result of all of these advantages? Harbour commissioners are building state-of-the-art slips and breakwaters that in the real world would never get bank financing. When it's all said and done, however, the hardest blow for private operators may be that these public facilities continue to expand and seldom charge fees that represent real costs.

• 1045

For example, about 25% of the current inventory of boat slips in southern Ontario were built in the last five years, almost all of them at public expense. According to a 1994 survey prepared for the Waterfront Regeneration Trust, this flurry of building at a time when the recession kept many boats out of the water "had a devastating effect on the commercial marina business".

I'm sure it won't surprise you to hear that private operators view public facilities as unfair competition, particularly as they continue to charge low prices in order to fill empty slips. The Waterfront Trust report included a number of recommendations. Perhaps the most telling was that new marinas should be developed "on a more commercial basis" and actually be operated by the private sector.

Considering the economics of running a marina as well as the environmental and community planning concerns that can sometimes arise, public and private sector partnerships sound like a good idea. By combining the best of each sector everyone benefits. Perhaps this kind of cooperation might solve another problem facing the recreational boating industry.

The Canadian Coast Guard has begun decommissioning a number of navigational aids. Fog horns, bell buoys, and range lights are just some of the devices that lead boaters and fishermen home safely when a storm suddenly blows across the water. Now, as a means of saving money instead of lives, many of these navigational aids are being discontinued.

The coast guard argues that only larger boats venture far enough from shore to be in danger, and they're already equipped with high-tech navigational equipment. But in reality the low-cost, low-tech navigational aids are important to all recreational boaters, whether they're taking a three-hour trip or a two-week cruise.

Think about the family out for a Sunday sail on Lake Ontario or the sport fisherman on Georgian Bay. It's unlikely either one would carry the thousands of dollars worth of equipment necessary to navigate through a storm or the sudden fog that is typical on this lake in summer. Why should they?

In Canada recreational boating represents a constituency of millions of people, people who not only pay their fair share of taxes, but whose pastime contributes significantly to the economy. Let's consider the economic impact of British

[Translation]

Quel a été le résultat de tous ces avantages? Les commissaires de havre construisent des rampes d'accès et des brise-lames super modernes qui, dans des conditions normales, ne pourraient jamais être financées par les banques. Tout bien considéré, toutefois, le coup le plus dur à encaisser pour les exploitants privés est peut-être dû au fait que les installations publiques continuent de prendre de l'expansion et perçoivent rarement des droits correspondant aux coûts réels.

Par exemple, 25 p. 100 environ des rampes d'accès à l'eau, dans le sud de l'Ontario, ont été construites au cours des cinq dernières années, pratiquement toutes grâce à des deniers publics. Selon une enquête effectuée en 1994 pour le Waterfront Regeneration Trust, cette intense activité de construction d'installations à une époque où, en raison de la récession, nombre de bateaux n'ont même pas été mis à l'eau, a eu des conséquences catastrophiques sur le secteur des marinas commerciales.

Je suis sûr que vous ne serez pas surpris d'apprendre que les exploitants privés considèrent que les marinas publiques leur font une concurrence injuste, surtout en continuant d'exiger de bas prix en vue d'avoir un taux d'occupation maximum. Le rapport du *Waterfront Trust* renfermait un certain nombre de recommandations. La plus éloquente est sans doute celle qui prévoyait la création de nouvelles marinas "selon des principes plus commerciaux" et leur exploitation par le secteur privé.

Étant donné les facteurs économiques liés à l'exploitation d'une marina ainsi que les problèmes susceptibles de se poser dans le domaine de l'environnement et de la planification communautaire, un partenariat entre les secteurs public et privé semble être une bonne idée. En conjuguant les éléments positifs des deux secteurs, tout le monde en profitera. Ce genre de collaboration permettra peut-être de résoudre un autre problème auquel est confrontée l'industrie de la navigation de plaisance.

La Garde côtière canadienne a commencé à mettre hors service certaines aides à la navigation. Les cornes de brume, les bouées à cloche et les balises lumineuses font partie des dispositifs qui aident les plaisanciers et les pêcheurs à rentrer en toute sécurité lorsqu'un orage éclate soudain au large. Or, dans le but d'économiser de l'argent au lieu de sauver des vies, bon nombre de ces aides à la navigation vont être supprimées.

La Garde côtière soutient que seuls les gros bateaux s'éloignent suffisamment des côtes pour être en danger et qu'ils sont déjà équipés d'un matériel ultramoderne pour la navigation. En réalité, toutefois, des aides à la navigation moins perfectionnés et moins onéreux jouent un rôle important pour tous les plaisanciers, qu'ils fassent une sortie de 3 heures ou une croisière de deux semaines.

Pensez un peu à la famille qui fait un tour en bateau le dimanche, sur le lac Ontario, ou au pêcheur amateur de la Baie Georgienne. Il est peu probable que leurs embarcations soient équipées d'un matériel d'une valeur de plusieurs milliers de dollars, nécessaire pour naviguer dans de mauvaises conditions météorologiques ou dans un épais brouillard qui est fréquent sur ce lac l'été. Pourquoi en irait-il autrement?

Au Canada, des millions de gens se livrent à la navigation de plaisance, des gens qui non seulement paient leur juste part d'impôt, mais qui font en outre une importante contribution à l'économie grâce à leur passe-temps. Voyons un peu l'incidence

[Texte]

Columbia's recreational fishing industry. In 1992 the Canadian Department of Fisheries reported that more than \$1 billion was spent on sport fishing in that province, twice as much as on snow skiing.

Then there's the manufacturing sector. At last count there were 231 Canadian businesses engaged in the manufacturing and distribution of recreational boats. Together their sales equal more than \$850 million a year. Of that total \$200 million is earned from selling Canadian-made boats, motors, trailers, and other marine products to markets in the United States and overseas.

Of course, building boats also requires a skilled workforce. Last year 4,000 people worked in the manufacturing and distribution sector, while another 5,200 full-and part-time workers were employed in the retail and service side. That's nearly 10,000 people at work because of recreational boating: engineers and computer programmers, designers and sail makers, technicians and sales staff, some acquiring specialized skills, others preserving the age-old art of boat building itself.

Just imagine what the indirect impact of that \$850 million industry might be if you could calculate the revenue generated from the sale of fibreglass, aluminium, vinyl, cloth, wood, and all the other raw materials purchased to build boats and to maintain them. No doubt these sales figures would bring recreational boating's economic impact closer to \$2 billion or more a year.

Yet all this vital economic activity may be in jeopardy. Canadians, nervous about interest rates and the country's economic recovery, have not put boat purchases at the top of their shopping lists. In fact, when the recession put a chill on consumer spending, the boating industry went into a deep freeze. Between 1988 and 1992 boat sales plummeted by 52%. The return to prosperity has been a slow uphill climb.

At the same time, proposed changes to the regulations that govern boaters also threaten the industry's recovery. Throughout most of this century, Canadian waterways have been governed by federal regulations. Like traffic laws, these boating laws cover a variety of concerns, such as speed limits and mandatory safety requirements. Even the colour of life-jackets is regulated.

We believe the current regulations are sufficient. We also believe that adding further restrictions or transferring authority to individual provinces, as is now being considered, will not accomplish what each of us wants, namely, to make our waterways as safe as possible.

Laws need to be enforced. Without the presence of local police, provincial police, or RCMP on the water, existing regulations have not been much of a deterrent. In Ontario, for example, 40% or more of all boating fatalities are alcohol-related.

[Traduction]

économique qu'a le secteur de la pêche amateur en Colombie-Britannique. En 1992, le ministère des Pêches a signalé que le secteur de la pêche amateur rapportait plus de 1 milliard de dollars à la province, soit deux fois plus que le ski.

Pensons aussi au secteur manufacturier. Au dernier recensement, 231 entreprises canadiennes oeuvraient dans le secteur de la fabrication et de la distribution de bateaux de plaisance. Le volume global de leurs ventes représente plus de 850 millions de dollars par an. Sur ce chiffre, 200 millions proviennent de la vente de bateaux, de moteurs, de remorques et d'autres produits maritimes fabriqués au Canada et destinés aux marchés américain et étranger.

Il va sans dire que la construction de bateaux fait également appel à une main-d'oeuvre spécialisée. L'an dernier, 4 000 personnes travaillaient dans les secteurs de la fabrication et de la distribution, tandis que le secteur des ventes au détail et des services fournissait de l'emploi à 5 200 travailleurs à plein temps et à temps partiel. Cela représente près de 10 000 emplois découlant directement de la navigation de plaisance: des ingénieurs et des programmeurs informatiques, des concepteurs et des fabricants de voiles, des techniciens et des vendeurs, certains ayant des compétences spécialisées et d'autres se concentrant sur l'art très ancien de la construction de bateaux proprement dite.

Imaginez un peu l'incidence indirecte que cette industrie de 850 millions de dollars aurait si l'on pouvait calculer les recettes découlant de la vente de la fibre de verre, de l'aluminium, du vinyle, du tissu, du bois et de toutes les autres matières premières utilisées pour la construction et l'entretien des bateaux. Si l'on tenait compte de tous ces éléments, il est évident que l'incidence économique de la navigation de plaisance serait plutôt de l'ordre de 2 milliards de dollars ou plus par an.

Pourtant, toute cette activité économique cruciale est peut-être remise en cause. Les Canadiens, inquiets des taux d'intérêt et de la relance économique de leur pays, n'ont pas mis l'achat d'un bateau en haut de leur liste de priorité. En fait, lorsque la récession a freiné les dépenses à la consommation, la construction de bateaux a connu un véritable gel. Entre 1988 et 1992, les ventes de bateaux ont diminué de 52 p. 100. La reprise depuis lors a été lente.

● 1050

Parallèlement, les modifications que l'on envisage au règlement de la navigation de plaisance menacent aussi le redressement de ce secteur. Pendant la plus grande partie de notre siècle, les eaux canadiennes ont été régies par le gouvernement fédéral. Comme les règlements de la circulation routière, ces règlements portent sur à toute une gamme de sujets tels que la vitesse maximum permise et les exigences en matière de sécurité. Les règlements mentionnent même la couleur des gilets de sauvetage.

À notre avis, les règlements actuels suffisent et nous croyons également que des mesures restrictives supplémentaires ou le transfert des pouvoirs aux provinces, que l'on envisage actuellement, ne vont pas atteindre l'objectif que nous cherchons tous, c'est-à-dire le maximum de sécurité sur les voies navigables.

Il faut faire respecter les lois. Si la police locale, la police provinciale ou la GRC ne sont pas présentes sur les eaux, l'effet dissuasif des règlements est assez faible. En Ontario, par exemple, au moins 40 p. 100 des morts parmi les plaisanciers sont reliés à la consommation d'alcool.

[Text]

Unfortunately, instead of increasing marine patrols and charging those who imperil the lives and safety of others, the provincial government seems to think licensing boaters is the answer. Licensing, as most of us know each year when our birthday rolls around, has less to do with public safety than with generating revenue for the government. To stop drunk driving, as any police officer will tell you, it takes enforcement as well as an aggressive public education campaign.

Perhaps there's a lesson to be learned from our neighbours to the south. Since 1971, fuel taxes paid by boaters in the United States have been channelled to a number of agencies responsible for educational and enforcement programs. As a result, boating fatalities in the United States have dropped steadily and substantially over the past two decades. Boating deaths in 1992, for example, fell to a record low of 816. This is a significant improvement over the 1,241 recorded as recently as 1983.

We in the Canadian industry believe enforcement and education are the keys to improving both boating safety and boater behaviour on Canada's waterways. For more than a century the Canadian boating industry has also been at the forefront of promoting safe boating. A wide variety of courses provided at summer schools, yacht clubs, and marinas have taught hundreds of thousands of boaters how to play safer on the water and continue to do so. The Ontario Marina Operators Association, for example, provides not only education programs for marina operators but also training for boaters, challenging them to continually improve their expertise. While these and other efforts have accomplished a great deal, we know that a lot more needs to be done before every boater gets the message.

Ladies and gentlemen of the Standing Committee on Transport, these are just a few of the concerns facing recreational boaters and the boating industry in Canada today. I hope my remarks have been informative.

I'd like to close by asking for your consideration and support of three key issues.

The first is to recommend that the Canadian Coast Guard stop decommissioning navigational aids. Many of these are low tech and relatively inexpensive to maintain, possibly in partnership with the private sector.

The second is to press government authorities for changes that ensure that future public marinas and public marina expansion be restricted to serve transients or visiting boaters only.

[Translation]

Malheureusement, au lieu d'augmenter le nombre de patrouilles sur les voies navigables et d'inculper ceux qui mettent en danger la vie et la sécurité des autres, le gouvernement provincial semble penser que la création d'un permis pour les plaisanciers apportera une solution au problème. L'octroi d'un permis, comme la plupart d'entre nous le constatent quand notre anniversaire arrive, répond plus aux besoins financiers du gouvernement qu'à des considérations de sécurité du public. N'importe quel policier vous dira que pour mettre fin à la conduite en état d'ébriété, il faut que des mesures policières s'accompagnent d'une campagne énergique d'éducation du public.

Nos voisins du sud pourraient peut-être nous enseigner une leçon. Depuis 1971, les taxes sur le carburant payées par les plaisanciers aux États-Unis ont servi à financer un certain nombre d'agences responsables de divers programmes d'information et d'application de la loi. De ce fait, le nombre de décès dans ce secteur, aux États-Unis, a constamment diminué au cours des deux dernières années et par exemple, en 1992, il a atteint le niveau le plus bas depuis un certain temps, soit 816 décès, alors qu'en 1983, ce chiffre était de 1 241.

Au Canada, notre secteur estime que le respect de la loi et l'éducation des plaisanciers sont des éléments essentiels pour améliorer tant la sécurité des plaisanciers que leur comportement sur les eaux canadiennes. Depuis plus d'un siècle, nous avons été à l'avant-garde de la promotion de la sécurité. Divers cours sont offerts pendant l'été, dans les clubs de yachting et dans les marinas, et cela a permis à des centaines de milliers de plaisanciers de respecter la sécurité sur les eaux; cet effort se poursuit toujours. Par exemple, l'Ontario Marina Operators Association organise non seulement des programmes d'éducation pour les exploitants de marina, mais aussi des cours de formation pour les plaisanciers, les incitant à améliorer constamment leurs connaissances. Ces efforts, et d'autres, ont donné de très bons résultats, mais nous savons qu'il reste encore beaucoup à faire pour atteindre tous les plaisanciers.

Mesdames et messieurs, membres du Comité permanent des transports, voilà donc quelques-unes des préoccupations qui retiennent l'attention des plaisanciers et de ce secteur de l'économie canadienne aujourd'hui. J'espère vous avoir apporté quelques renseignements utiles.

Pour conclure, je vous demanderais de bien vouloir examiner et retenir trois recommandations.

Tout d'abord, nous recommandons que la Garde côtière canadienne cesse la désaffectation des aides à la navigation. Bon nombre de ces aides sont d'un niveau technologique ordinaire et sont relativement peu coûteuses à entretenir; cela pourrait peut-être se faire en partenariat avec le secteur privé.

Deuxièmement, il conviendrait de demander aux autorités compétentes de procéder aux modifications nécessaires pour s'assurer que l'accès aux marinas publiques de l'avenir, et aux marinas publiques agrandies, soit limité aux plaisanciers en transit ou en visite.

[Texte]

Finally, I ask that you endorse the comprehensive education programs established by the boating industry and recommend that police forces increase marine patrols as a means of maintaining high levels of safe boating behaviour in this country.

Canada's waterways and boating industry are envied around the world. With your help, I believe we can continue to make recreational boating a safe and rewarding pastime for everyone. Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Jordan): It's question and dialogue time. Jake, do you have some questions?

[Traduction]

Finalement, je vous demande d'appuyer les programmes d'éducation très complets créés par le secteur de la navigation de plaisance et de recommander que les forces policières patrouillent plus souvent les voies navigables pour s'assurer que la navigation de plaisance et le comportement des plaisanciers continuent à respecter des normes élevées dans notre pays.

Les eaux du Canada et son secteur de la navigation de plaisance font l'envie du monde. Avec votre aide, je suis persuadé que nous pouvons continuer à faire de ce sport une activité sans danger et agréable. Merci.

Le président suppléant (M. Jordan): Nous en sommes maintenant aux questions et au dialogue. Jake, désirez-vous poser une question?

• 1055

Mr. Hoepfner: Yes, thanks, Mr. Chairman.

I appreciate your concern about the alcohol problem, because as a fisherman I do notice that. I would suggest to you that our American friends do like to party even more than we Canadians do. I am sometimes amazed at what goes on at the docks as far as loading boats with alcohol. I think clamp-downs have to improve. We have to have more police patrols of these docks. I know personally of a number of tragedies that have happened just because of the alcohol. It's sad to see.

I also share your concern about the private and the public marina issue. I was a little astounded by the previous comments that yacht clubs are non-profit organizations. I never realized this. I'm going to take a serious look at that. I am sure the advantages those members get are not put on a T-4 slip and paid tax on. I'm pretty sure of that. I think that's something this committee has to look at. Non-profit organizations do tend to also feed on themselves and manipulate the tax system. I don't agree with that.

I was wondering how you would look at that concern in terms of the yacht clubs being non-profit organizations.

Mr. Shaw: We consider the yacht clubs competition only when they go beyond their mandate as clubs and offer incentives to join that provide a real incentive to the boater to move away from the private sector. In other words, rather than sticking with their original mandate as clubs, they seek to fill their slips. They cater to transient boaters in a very competitive and rather unfair way.

Mr. Hoepfner: The other issue I would like to ask your opinion on is insurance rates. As a private boat owner, I know those insurance rates sometimes become unaffordable, especially if you have a slightly bigger boat than 17.5 feet, which you probably are aware of.

Is there anything you can do, as a marine organization or as boat operators, in the insurance industry? I think the high insurance rates are deterrents in your industry.

Mr. Shaw: We work very closely with the insurance industry, those ensuring boats as well as marinas. I think it comes back to this matter of boater behaviour and safety.

M. Hoepfner: Merci, monsieur le président.

Je partage vos préoccupations au sujet de l'alcool. En effet, étant pêcheur moi-même, j'ai pu noter ces situations. Il semblerait d'ailleurs que nos amis américains aiment faire la fête encore plus que les Canadiens. Je suis parfois plus que surpris de voir ce qui se passe sur les quais et la quantité d'alcool qu'on fait monter à bord. Je crois qu'il est temps de réprimer ce genre de choses si on veut que la situation s'améliore. Il faut que la police patrouille les quais. Je connais un certain nombre de tragédies qui ont été causées par l'alcool. C'est vraiment très triste.

Comme vous, je m'inquiète aussi de la situation concernant les marinas privées et les marinas publiques. Les commentaires concernant les clubs de yachting et précisant qu'il s'agit d'organisations sans but lucratif m'ont laissé bouche bée. Je ne m'en étais jamais rendu compte. C'est une question que je vais examiner de très près. Je suis persuadé que les avantages que les membres de ces clubs obtiennent ne font pas l'objet d'un bordereau T4 et ne sont pas imposés. C'est une question que le comité devrait examiner. Les organismes sans but lucratif ont tendance à se bien nantir et à exploiter le régime fiscal. Je m'oppose à cela.

Je me demande quelle est votre position au sujet du statut d'organismes sans but lucratif des clubs de yachting.

M. Shaw: Nous assumons que ces clubs ne nous font concurrence que s'ils vont au-delà de leur mandat et recrutent des membres en offrant des avantages qui amènent le plaisancier à s'écarter du secteur privé. En d'autres termes, au lieu de respecter leur mandat de clubs, ils essaient de s'assurer que tous les amarrages sont utilisés. Ils sont très concurrentiels, d'une façon qui n'est pas très équitable, pour attirer les plaisanciers en transit.

M. Hoepfner: Je voudrais également avoir votre opinion au sujet des primes d'assurance. Propriétaire d'un bateau, je sais que ces primes peuvent devenir excessives, surtout si vous avez un bateau de plus de 17,5 pieds, ce que vous savez déjà probablement.

En tant qu'organisation s'intéressant à la navigation, ou en tant que propriétaires de bateau, que pouvez-vous faire vis-à-vis des assureurs? Il me semble que des primes d'assurance élevées ont un effet dissuasif dans votre secteur.

M. Shaw: Nous sommes très proches des assureurs, qu'il s'agisse de l'assurance de bateaux ou de celles des marinas. On en revient à la question du comportement des plaisanciers et de la sécurité.

[Text]

Mr. Hoepfner: Yes, I think so.

Mr. Shaw: The more we can improve that record—it's pretty good and it's getting better, as I have already mentioned—I think that will provide the answer to your concern.

Mr. Hoepfner: I know some companies will not even touch boat insurance any more. There is quite a problem.

Mr. Shaw: That's so. For older boats they insist on a survey. That's reasonable, because boats do deteriorate with age, as do automobiles or anything else—any of us.

I really can't comment on the boat insurance industry too much, but certainly it's our belief that improved boater proficiency will reduce accidents and thereby reduce damage to boats and improve the insurance record.

On the other matter you commented on, sir, the matter of alcohol, this is a serious concern. Some marinas spend quite a bit of time counselling and alerting boaters and reminding them of the changes in the Criminal Code relating to alcohol aboard boats, the fact that it must be locked up when the boat is under way.

I think perhaps people operating out of marinas and yacht clubs are a little more aware of their responsibilities in this area. The boaters we are most concerned about are the boaters who are already out on the water who may have launched their boat from a public launch ramp. Invariably, of course, these are the fishermen who make up something like 90% of the drowning statistics. Something like 90% of the drowning statistics relating to boaters are suffered or created by boaters falling out of a boat that is not under way. It is drifting or at anchor.

• 1100

Mr. Jordan: I have a couple of things to say. I don't think it was ever the intention, even at the discussion stage, to withdraw these navigational aids and have nothing to replace them. I think the question was whether some of that be done by someone other than the government.

I'm surprised at your strong objection to licensing. Yes, the licensing could be thought of as a source of revenue, but could not that revenue be used to provide service for the safety of boaters that you think shouldn't be withdrawn under any circumstances?

If I threw in here gun licensing, I know we could have a discussion, but I don't see the reason to feel so strongly about licensing drivers.

Mr. Shaw: We feel it would be unwieldy and we don't feel it will accomplish anything. Boats are already licensed and that is a source of revenue, and of course boaters contribute a considerable amount in fuel taxes.

We think licensing boaters won't improve behaviour on the waterways any more than it does on the roads. We believe that education, which is now voluntary, and more expanded availability of education—perhaps even in high schools—will create that desire, attitude and proficiency.

[Translation]

M. Hoepfner: Oui, c'est bien ce qu'il me semble.

M. Shaw: Si on peut faire plus à ce sujet—la situation est assez bonne et s'améliore, comme je l'ai déjà dit—je crois que cela résoudra le problème que vous mentionnez.

M. Hoepfner: Je connais certains assureurs qui ne veulent plus émettre de police d'assurance pour les bateaux. Cela crée bien des difficultés.

M. Shaw: C'est exact. Pour les bateaux plus anciens, ils insistent pour qu'il y ait une inspection. C'est raisonnable, parce que les bateaux se détériorent en vieillissant, comme les automobiles, et tout le reste, même nous.

Je n'ai vraiment pas grand-chose à dire au sujet des assurances, mais nous pensons qu'une amélioration des compétences des plaisanciers réduira le nombre d'accidents et donc les dommages subis par les bateaux, et améliorera le dossier de l'assurance.

Vous avez mentionné, monsieur, la question de l'alcool, et c'est vraiment une question importante. Certaines marinas consacrent pas mal de temps à conseiller les plaisanciers, à les avertir du danger et à leur rappeler les modifications au Code criminel concernant la présence d'alcool à bord des bateaux et le fait que l'alcool doit être sous clé quand le bateau fait route.

Je crois que ceux qui ont des rapports avec une marina ou un club de yachting connaissent mieux leurs responsabilités dans ce domaine. Ceux qui nous préoccupent le plus sont les plaisanciers qui sont déjà en route et peuvent avoir mis leur bateau à l'eau à partir d'une rampe publique. D'autre part, naturellement, ce sont ces pêcheurs qui représentent environ 90 p. 100 des noyades. Environ 90 p. 100 des cas de noyade mettent en cause des plaisanciers qui sont tombés à l'eau alors que le bateau n'était pas en route, mais était à l'ancre ou dérivait.

M. Jordan: Je désire faire quelques remarques. Je ne pense pas, d'une part, qu'on ait jamais voulu retirer ces aides à la navigation sans les remplacer; je ne pense même pas qu'on en ait parlé. Je crois que la question à l'étude était de savoir si un autre organisme que le gouvernement pourrait s'en occuper.

Je suis étonné de voir que vous vous opposez au permis pour les plaisanciers. Certes, on peut penser que ces permis constitueraient une source de revenu, mais ce revenu ne pourrait-il pas être utilisé pour fournir des services qui assureraient la sécurité des plaisanciers, services qui, à votre avis, ne devraient jamais être éliminés, quelles que soient les circonstances?

Si je parlais maintenant des autorisations pour les armes à feu, nous pourrions sûrement avoir un débat, mais je ne comprends pas pourquoi vous vous opposez si fermement au permis pour les plaisanciers.

M. Shaw: Nous estimons que ce mécanisme serait très lourd et n'accomplirait rien. Les bateaux font déjà l'objet d'une licence, qui fournit des revenus, et, en outre, les plaisanciers paient des montants importants en taxes sur les carburants.

Un permis pour les plaisanciers n'améliorera pas plus leur comportement sur les zones navigables que le permis de conduire ne le fait pour la circulation automobile. À notre avis, la formation, qui est actuellement facultative, et un accès accru aux cours de formation, peut-être même dans les écoles secondaires, permettront de créer la volonté, l'attitude et la compétence désirées.

[Texte]

Mr. Jordan: I think you're being a bit idealistic. I don't see much wrong even if it is seen as a source of revenue to allay the costs of having a fine recreational activity, at one of the lowest costs in the world. . . On that part I disagree with you, but that's okay.

I did a study at one time on what people in my community in the Thousand Islands paid to lease lots from the government. I think that if they increased five-fold, they would still be a bargain. I was one of those suggesting not that the cost was too high, only that the government not do it all in one year. Don't multiply it by 10 in one year. Give people a chance to get off the lot if they don't want to lease it any longer.

To their credit the previous government did slow down on it, saying they would phase it in. But I think it's a bargain. If somebody thought that was unfair competition, it was. For anyone trying to lease a lot, compared to what government lots were being leased for, it was asinine at the price.

Even multiplying by five, leasing a government lot is a bargain. I don't know where they got their original cost, but it must have been 50 or 100 years ago. They didn't move for years, but suddenly they wanted to recoup their losses. You have to use a little common sense.

I agree with what Mr. MacDonald said about private operators trying to compete with the government. I couldn't agree more, but it's not as simple as you describe it. The government has costs that aren't obvious to the ordinary voter, and you have to get the money from somewhere. So I agree it's unfair competition and it should be addressed, but I'm just cautioning you against over-simplifying it.

The Chairman: Mr. Shaw, thank you for your submission to the committee this morning. We appreciate the time you have taken to formulate the submission and present it.

Colleagues, we will break until 12 noon, at which time this committee will reconvene.

AFTERNOON SITTING

• 1157

The Chairman: Good afternoon, colleagues. We are resuming our look at the Canadian marine sector. We welcome to the table Brian Burch, president and executive director of the Canadian Power and Sail Squadrons.

Mr. Burch, welcome to the table. Please proceed with your submission.

Mr. Brian Burch (President and Executive Director, Canadian Power and Sail Squadrons): Mr. Chairman, members of the committee, it is indeed my honour and pleasure to appear before you today on behalf of the members of Canadian Power and Sail Squadrons and to represent their interest in boating safety on the waterways.

[Traduction]

M. Jordan: Je crois que vous êtes plutôt idéaliste. Même si on le perçoit comme une source de revenu pour le gouvernement, je ne vois rien de mal à couvrir les coûts associés à une excellente activité récréative, actuellement la plus abordable au monde. . . Je ne suis pas d'accord avec vous à ce sujet, mais n'en faisons pas toute une affaire.

J'ai eu l'occasion de faire une étude sur ce que les membres de ma communauté, dans les Mille-Îles, payaient pour louer un terrain du gouvernement. Je crois que si le loyer augmentait de 500 p. 100, ce serait toujours une excellente affaire. J'étais parmi ceux qui ont suggéré non pas que le coût était trop élevé, mais que le gouvernement ne devrait pas augmenter le loyer d'un seul coup en un an. Il ne fallait pas le multiplier par 10 en un an, et il fallait donner au locataire la possibilité de quitter les lieux s'il ne voulait pas renouveler son bail.

Il faut reconnaître que le gouvernement antérieur a ralenti les choses et a dit qu'il agirait progressivement. Je continue à croire que c'est vraiment une bonne affaire. Si quelqu'un pensait qu'il s'agissait d'une concurrence injuste, c'est effectivement le cas. Pour quelqu'un qui voulait un emplacement, le prix demandé par le gouvernement était ridicule.

Même avec une augmentation de 500 p. 100, louer du gouvernement était extrêmement avantageux. Je ne sais pas comment les coûts ont été établis à l'origine, mais cela devait dater de 50 ou 100 ans. Rien n'a été fait pendant des années, mais d'un seul coup on voulait récupérer l'argent perdu. Il faut quand même avoir un peu de bon sens.

Je suis d'accord avec les commentaires de M. MacDonald au sujet des exploitants privés qui essaient de faire concurrence au gouvernement. Je suis absolument d'accord, mais la situation n'est pas aussi simple que vous le dites. Le gouvernement a des coûts qui ne sont pas évidents pour le citoyen, et il faut que l'argent vienne de quelque part. Donc, je reconnais qu'il s'agit d'une concurrence inéquitable et qu'il faut examiner la question, mais je vous signale qu'il ne faut pas trop simplifier les choses.

Le président: Monsieur Shaw, merci de votre exposé. Nous vous remercions d'avoir pris le temps de le préparer et de nous le soumettre.

Nous allons interrompre nos travaux jusqu'à midi, heure à laquelle nous nous retrouverons ici.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Bon après-midi, chers collègues. Nous reprenons notre examen du secteur maritime du Canada. Nous accueillons Brian Burch, président et directeur général des Escadrilles canadiennes de plaisance.

Monsieur Burch, je vous souhaite la bienvenue. Vous avez la parole.

M. Brian Burch (président et directeur général, Escadrilles canadiennes de plaisance): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je suis heureux d'avoir l'honneur de comparaître devant votre comité aujourd'hui au nom des membres des Escadrilles canadiennes de plaisance et de représenter leurs intérêts en matière de sécurité nautique sur les voies navigables.

[Text]

I think it's fair to say that historically this committee's focus on the marine side of transport has generally been directed to the commercial shipping and fishing industry. Your notice of meeting would in fact support that opinion.

[Translation]

Je crois pouvoir dire que votre comité a pour tradition, en matière de transports maritimes, de mettre l'accent surtout sur le transport commercial et le secteur de la pêche. D'ailleurs, l'avis de convocation à cette séance-ci le confirme.

• 1200

CPSS would like to challenge that focus and expand it to include the silent fleet of recreational boaters that enjoy our waterways from coast to coast, a fleet that is becoming increasingly agitated by the lack of awareness of its contribution to the economy of Canada. There are over 1.4 million licensed, registered boats in Canada. They contribute millions of dollars of revenue in gasoline taxes alone, and yet the level of service is about to decline unless additional user-pay systems are introduced.

Light stations are being de-staffed, fog signals removed, and new aids to navigation cannot be introduced, all because of budget cuts and lack of funding. Will the safety of the recreational boater be compromised because of this? We surely hope not.

New federal-provincial partnerships are being developed and undoubtedly new user fees will arise; however, will user benefits be the result of these initiatives? Will these funds be used to maintain aids to navigation for the recreational boater? Will they provide harbours of refuge and pump-out facilities to meet increasing regulations? Will the funds be used to enforce regulations and provide safety and education?

Our concern is that they will not be used in this manner, but will be allocated to offset the irresponsible burdening deficit while user service continues to decline.

We are not looking for free services or the much publicized grants. We would be willing to support a user fee that is designated to a trust fund to help defray the cost of service to the recreational boater.

Also, the devolution of power to provincial agencies could result in convoluted jurisdictional problems as boaters travel from province to province or even municipality to municipality.

These problems have been witnessed in the United States with great concern. Such a situation in Canada would have a direct impact on the tourism aspect of recreational boating.

CPSS is committed to assisting the CCG in their budget cuts and are prepared to discuss commercialization options. However, none of the initiatives should be at the detriment of the recreational boater.

Nous, des Escadrilles canadiennes de plaisance, voudrions remettre en question ce mandat trop étroit et voudrions y inclure les très nombreux navigateurs de plaisance qui profitent de nos plans d'eau d'un océan à l'autre, qui sont demeurés silencieux jusqu'à présent, mais qui s'inquiètent de plus en plus de constater que l'on ne semble pas être conscients de leur apport à l'économie du Canada. Il y a au Canada plus de 1,4 million de bateaux licenciés et enregistrés. Leurs propriétaires versent des millions de dollars uniquement en taxe sur l'essence, et pourtant l'on s'apprête à réduire le niveau de service, à moins que l'on ne mette en place de nouveaux systèmes de recouvrement des coûts.

On met des phares hors service, on élimine des cornes de brume et l'on ne peut pas mettre en place de nouvelles aides à la navigation, tout cela à cause des compressions budgétaires et du manque de fonds. Va-t-on mettre en péril la sécurité des plaisanciers? Nous espérons que non.

De nouveaux partenariats se créent entre les gouvernements fédéral et provinciaux et de nouveaux frais seront assurément imposés aux usagers; mais les usagers tireront-ils quelque avantage de ces initiatives? Ces fonds serviront-ils à maintenir les aides à la navigation pour les plaisanciers? Va-t-on s'en servir pour fournir des havres de refuge et des installations de pompage pour répondre à la réglementation de plus en plus rigoureuse? Les fonds serviront-ils à surveiller l'application des règlements, à accroître la sécurité et à informer?

Nous craignons que l'argent ainsi recueilli ne servira pas à tout cela, mais sera plutôt consacré à la réduction de ce déficit qui s'alourdit sans cesse, tandis que les services aux usagers continuent de décliner.

Nous ne demandons pas de services gratuits ni de subventions dont on parle tellement. Nous serions d'accord avec des frais aux usagers qui seraient versés dans un fonds en fiducie et qui serviraient exclusivement à défrayer le service offert aux plaisanciers.

D'ailleurs, la délégation de pouvoir aux organismes provinciaux pourrait susciter des problèmes de compétence fort complexes pour les plaisanciers qui se déplacent d'une province à l'autre ou même d'une municipalité à l'autre.

Nous avons été témoins de ce genre de problèmes aux États-Unis et cela nous inquiète beaucoup. Si une telle situation régnait au Canada, cela aurait une incidence directe sur l'aspect touristique de la navigation de plaisance.

Les Escadrilles canadiennes de plaisance sont résolues à aider la Garde côtière canadienne à opérer des compressions dans son budget et sont disposées à discuter de diverses options de commercialisation. Toutefois, aucune de ces initiatives ne devrait se faire au détriment du navigateur de plaisance.

[Texte]

In summary, Mr. Chairman, CPSS will help meet the challenge of change by discussing levels of service and the new federal-provincial partnerships. We ask that you and your committee represent the vast contribution that this segment of the population is already making to the economy and that you support the segregation of funds to ensure the continued safety and education of the recreational boaters in Canada. Thank you.

The Chairman: Thank you very much for your submission, Mr. Burch. Your suggestions, including the one of the dedicated fee, make a valuable contribution. We appreciate that.

Mr. Hoepfner: I appreciate your submission, Mr. Burch. I'm a pleasure boater and a fisherman, so I know what you are talking about.

I'm just wondering where your concern is between the provincial and federal jurisdictions. Do you run into some duplication now? I come from Manitoba and that's as far as I've taken my boat. I've never run into real problems.

Mr. Burch: I think currently the only thing the provinces are doing is enforcing the laws. We understand now that some of the discussions are going to change in that regard. There could be a new vessel licensing system, which in itself may not be that bad. They're looking at operator efficiency, which again wouldn't be that bad. We're just hoping that the ability to regulate is not going to be passed down to the provinces, so that we don't run into the types of problems they have in the U.S.

Mr. Hoepfner: What would you suggest? What kind of recommendation would you make? What should be done? What kind of a vehicle? You'll need some kind of provincial cooperation in delivering this vehicle.

Mr. Burch: We certainly would agree with that. We feel that the making of the regulations under the Canada Shipping Act and small vessel regulations should be maintained by the federal government and the Canadian Coast Guard.

Mr. Hoepfner: What about the insurance of boats? I have posed that question before, because I know there's a huge discrepancy in insurance for some boats, especially if you get into the larger boats. The cost almost becomes prohibitive. My boat costs me more to insure than the car. I use it one or two times a year, and it's almost prohibitive.

Mr. Fontana: Call my office and I'll give you a price.

Mr. Hoepfner: You're in the business? I'll hold you to that.

I know that is of concern to some of the boaters.

Mr. Burch: I might have even a better offer than he has. Members of Canadian Power and Sail Squadrons who complete our boating course get a significant reduction in premiums because they are supposedly better boaters as a result of their education.

I guess your question is whether boaters should be insured. I don't see any reason why they probably shouldn't be, but I don't know whether it should be a mandated thing.

[Traduction]

En résumé, monsieur le président, les ECP aideront à relever le défi du changement en discutant des niveaux de service et des nouveaux partenariats entre provinces et gouvernement fédéral. Nous demandons aux membres du comité de tenir compte de l'énorme contribution que cette partie de la population apporte déjà à l'économie et d'appuyer la séparation des fonds dans des comptes distincts afin de continuer à assurer la sécurité et l'éducation des navigateurs de plaisance au Canada. Merci.

Le président: Merci beaucoup pour votre exposé, monsieur Burch. Vos suggestions, notamment celle d'un droit à utilisation fixe, sont fort valables. Nous vous en sommes reconnaissants.

M. Hoepfner: Je vous remercie de votre présentation, monsieur Burch. Je suis moi-même amateur de navigation de plaisance et de pêche, de sorte que je connais le dossier.

Je ne comprends pas tellement ce qui vous préoccupe pour ce qui est des champs de compétence provinciaux et fédéraux. Y a-t-il dédoublement actuellement? Je viens du Manitoba et je n'ai jamais sorti mon bateau de la province. Je n'ai jamais vraiment eu de problème.

M. Burch: Je crois qu'à l'heure actuelle, les provinces se contentent de veiller à l'application de la loi. Nous croyons comprendre que l'on envisage actuellement d'apporter des changements à cet égard. Il pourrait y avoir un nouveau régime de permis de bateau, ce qui ne serait peut-être pas mauvais en soi. On envisage d'assurer l'efficacité des exploitants, ce qui ne serait pas mauvais non plus. Nous espérons seulement que l'on ne va pas confier aux provinces le pouvoir de réglementer, afin que l'on n'aboutisse pas aux problèmes qui ont surgi aux États-Unis.

M. Hoepfner: Que proposez-vous? Quelles sont vos recommandations? Que devrait-on faire? Quel genre de mécanisme faut-il? Il faudra bien une collaboration provinciale quelconque pour mettre en place ce mécanisme.

M. Burch: Nous sommes assurément d'accord avec cela. Nous estimons que l'adoption de règlements aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada et de toute la réglementation relative aux petites embarcations doit rester la prérogative du gouvernement fédéral et de la Garde côtière canadienne.

M. Hoepfner: Et l'assurance des navires? J'ai déjà posé cette question, car je sais qu'il y a des écarts énormes dans le prix des assurances pour certains bateaux, surtout les plus gros. Le coût devient presque prohibitif. Mon bateau me coûte plus cher à assurer que ma voiture, même si je ne m'en sers qu'une ou deux fois par année, de sorte que c'est presque prohibitif.

M. Fontana: Appelez à mon bureau, je vous donnerai un prix.

M. Hoepfner: Vous êtes dans le secteur de l'assurance? Je vais vous prendre au mot.

Je sais que c'est un sujet de préoccupation pour certains plaisanciers.

M. Burch: Je pourrais peut-être vous faire une offre encore meilleure que la sienne. Les membres des Escadrilles canadiennes de plaisance qui ont suivi notre cours sur la navigation bénéficient d'une importante réduction de primes parce qu'ils sont censés être de meilleurs navigateurs après avoir suivi ce cours.

Je suppose que vous vous demandez si les navigateurs de plaisance devraient être assurés. Je ne vois aucune raison pour qu'ils ne le soient pas, mais je ne sais pas si cela devrait être obligatoire.

[Text]

[Translation]

• 1205

Mr. Hoepfner: That's what I'm getting to. I realize a lot of them are not insured. What happens when there are accidents? That's always been one of my concerns. You should be able to carry some public liability, or at least something. I know it's not being done.

Mr. Burch: I'm not aware of that, but that's certainly a possibility.

The Chairman: Just as a supplemental question to Mr. Hoepfner's question, why wouldn't the Canadian Power and Sail Squadrons favour a devolution of some of that activity to the provincial level?

Mr. Burch: The regulation?

The Chairman: Specifically, yes.

Mr. Burch: The items that have happened in the United States, using Florida as an example—they have various jurisdictions there—you can travel down one river and go through three different counties. Each one of them has applied their own regulations as to what they want to happen. It might have to do with anchorage, it might have to do with the equipment you have to carry on your vessel, or it might have to do with whether you have holding tanks for certain things and so on.

That type of thing is just ludicrous. There should be one governing body to imply that this is what you have to have. If you want to have the provinces enforce that regulation, that's a different issue.

The Chairman: Thank you, Mr. Burch.

Mr. Fontana: There are over 2,000 little harbours and wharves across this country that the federal government has jurisdiction over. Our mandate, of course, is to see how we can best look at not only the big ports and harbours, as we are today, but also those small communities that have the wharves and the little harbours.

You talked a lot about the deficit. You'll know a lot more about it on Monday night. We have to find a way of perhaps getting local communities to administer and to look after... The federal government might be the regulator, and might in fact be the jurisdiction. We agree that recreational boating can't be left out on its own. It is very much part of what happens in ports and harbours. We heard today that in Oshawa and Hamilton, part of their operations are very much designed for recreational boaters.

If the government were to approach organizations like yours or local communities to take over those wharves or little harbours, do you think you might be able to do a lot better job? Our mandate is to look at how we can best administer this marine infrastructure. Is there an opportunity here where you think an organization like yours, here or elsewhere, could look after the administration of these small harbours?

Mr. Burch: Whether or not it would be our organization would certainly be open for discussion. I don't like to keep comparing us to the U.S., because they have as many problems as we do, but in the State of Michigan there is a waterways

M. Hoepfner: C'est justement là où je veux en venir. Je sais que bon nombre d'entre eux ne sont pas assurés. Qu'arrive-t-il en cas d'accident? Cela m'a toujours préoccupé. Il devrait être possible d'avoir une forme quelconque d'assurance-responsabilité. Je sais que les gens ne le font pas.

M. Burch: Je ne connais pas ce domaine, mais c'est assurément une possibilité.

Le président: Pour faire suite à la question de M. Hoepfner, pourquoi les Escadrilles canadiennes de plaisance ne sont-elles pas en faveur de la délégation au niveau provincial de certaines activités?

M. Burch: La réglementation?

Le président: C'est ce que je voulais dire, en effet.

M. Burch: À cause de ce qui s'est passé aux États-Unis. Prenons l'exemple de la Floride; dans cet État, on peut traverser trois comtés différents en descendant une rivière et chacun de ces comtés applique sa propre réglementation. Cela peut toucher le mouillage, l'équipement qu'il est obligatoire d'avoir à bord, ou encore la nécessité d'avoir des réservoirs pour certaines choses, etc.

C'est tout simplement ridicule. Il devrait y avoir un organisme de réglementation qui énoncerait les règles. Si l'on veut confier aux provinces le soin de faire appliquer ces règles, c'est une autre histoire.

Le président: Merci, monsieur Burch.

M. Fontana: Il y a plus de 2 000 petits ports et quais d'un bout à l'autre du pays qui relèvent de la compétence fédérale. Notre mandat est bien sûr de faire de notre mieux pour nous occuper non seulement des grands ports, comme nous le faisons maintenant, mais aussi de toutes ces petites localités qui ont des quais et de ces petits ports de province.

Vous avez beaucoup parlé du déficit. Vous en saurez plus long là-dessus lundi soir. Nous devons trouver le moyen de faire en sorte que les collectivités administrent et s'occupent de... Le gouvernement fédéral peut se charger de la réglementation et aura peut-être bien compétence là-dessus. Nous reconnaissons que la navigation de plaisance ne peut pas être abandonnée à elle-même. Elle est un élément essentiel de l'activité des ports. On nous a dit aujourd'hui qu'à Oshawa et à Hamilton, les activités portuaires sont en grande partie conçues en fonction de la navigation de plaisance.

Si le gouvernement devait demander à des organisations comme la vôtre ou encore aux localités de prendre en charge ces petits ports et quais, croyez-vous que vous seriez capable de faire du meilleur travail? Notre mandat est de trouver le meilleur moyen d'administrer toute cette infrastructure maritime. À votre avis, une organisation comme la vôtre pourrait-elle, ici ou ailleurs, s'occuper de l'administration de ces petits ports?

M. Burch: Quant à savoir si ce serait nous ou quelqu'un d'autre, le débat est ouvert là-dessus. Je n'aime pas revenir constamment à la comparaison avec les États-Unis, parce qu'il y a là-bas autant de problèmes qu'ici, mais dans l'État du

[Texte]

commission. The vessel registration fee goes to that commission and is divided into thirds. The one-third maintains those types of harbours. Sometimes the state might build them and then turn them over to private enterprise. That seems to be working fairly effectively. Perhaps something like that could be considered here.

Mr. Fontana: Unlike the U.S., which charges an annual fee or a registration fee, in Canada we have no such animal. So private boaters—and I've done a little bit myself—have all the benefits of public infrastructure but don't pay anything toward it. Your whole concept of user-pay should have a user-say in this, I would agree.

When it comes to lighthouse de-staffing or fog signals being removed or navigational aids being removed because of costs, as long as you had a dedicated fee toward those types of things, that would be acceptable to your organization.

Mr. Burch: Yes, I think so.

Mr. Fontana: You're therefore prepared to pay for it directly.

Mr. Burch: Yes.

Mr. Fontana: Thank you.

Mr. Burch: You didn't say how much, but that's okay.

Mr. Fontana: The devil's always in the detail. I don't want to get into that.

Mr. Jordan: You wouldn't object, in boats that are registered, to having the person using the boat licensed? As of now, in Ontario he isn't.

Mr. Burch: Nowhere in Canada is an operator required to be licensed.

Mr. Jordan: Do you think that would be a good idea? I know it would be looked upon as a cash grab, but to defray some of the other costs government has in relation to the marine industry, do you think that one would be frowned on?

Mr. Burch: I think you might have more difficulty with that. Our organization's policy is that we prefer mandatory education. The licence has to have some type of education attached to it. If you have the education you don't necessarily have to renew that every two or three years. Theoretically, you could have it once. You may get a refresher if you bought a bigger boat or started to do a different type of boating, but you wouldn't necessarily have to have the annual fee you might have with a licence.

Yes, I think most people are looking upon it as a tax grab.

Mr. Jordan: It may be looked upon as a tax grab, but I could see it put in the context of if you're going to license you'd have to have it associated with some process required to get your licence, not just take their money and say here you go.

[Traduction]

Michigan, il y a une commission des voies d'eau. Les droits qu'il faut payer pour enregistrer les bateaux sont versés à cette commission et sont répartis en trois tiers. Le premier tiers sert à entretenir ce genre de ports. Parfois, c'est l'État qui les construit et les remet ensuite à l'entreprise privée. Cela semble fonctionner assez bien. Peut-être pourrait-on envisager de le faire ici.

M. Fontana: Contrairement aux États-Unis, où il faut payer des frais annuels pour l'enregistrement des navires, il n'existe rien de tel au Canada. Ainsi, les plaisanciers privés—je me suis moi-même livré à ce loisir à l'occasion—ont tous les avantages de l'infrastructure publique, mais ne paient pas pour son entretien. Maintenant, je conviens avec vous que si l'on met en oeuvre un régime de paiement par l'utilisateur, l'utilisateur devrait avoir son mot à dire.

Pour ce qui est de l'abandon des phares, des cornes de brume et des aides à la navigation, à cause du manque d'argent, s'il existait un droit consacré exclusivement à ce genre de choses, ce serait acceptable à vos yeux.

M. Burch: Oui, je le crois.

M. Fontana: Vous êtes donc disposé à payer directement ces services.

M. Burch: Oui.

M. Fontana: Merci.

M. Burch: Vous n'avez pas dit combien, mais je n'insisterai pas.

M. Fontana: C'est toujours dans les détails que se trouvent les anicroches, mais je ne veux pas me lancer là-dedans.

M. Jordan: Vous n'auriez pas d'objection à ce que l'utilisateur d'un navire enregistré soit licencié? À l'heure actuelle, ce n'est pas le cas en Ontario.

M. Burch: Nulle part au Canada il n'est obligatoire que l'exploitant ait un permis.

M. Jordan: Croyez-vous que ce serait une bonne idée? Je sais que cela pourrait être considéré comme une façon de faire payer l'utilisateur, mais pour défrayer une partie des autres coûts que le gouvernement doit assumer dans le secteur maritime, croyez-vous qu'une telle mesure ferait sourciller?

M. Burch: Je crois que vous pourriez avoir quelque difficulté à faire accepter cela. La politique adoptée par notre organisation est que nous préférons l'instruction obligatoire. Il faut que le permis s'accompagne d'une forme quelconque de formation. Quand on a reçu la formation, il n'est pas nécessaire de la renouveler tous les deux ou trois ans. En théorie, une fois devrait suffire. Si vous achetez un navire plus gros, ou bien si vous vous lancez dans une forme différente de navigation, vous auriez peut-être besoin d'un cours de rattrapage, mais il ne serait pas nécessaire de payer les droits annuels que comporterait un régime de permis.

Oui, je crois que la plupart des gens considèrent cela comme une ponction fiscale.

M. Jordan: Peut-être, mais il me semble que l'on pourrait inscrire cela en contexte, c'est-à-dire que si l'on instaure un régime de permis, il faudrait une procédure quelconque pour obtenir un permis, on ne se contenterait pas d'empocher l'argent et de donner le permis.

[Text]

Don't you think it might be a positive thing, though, if you had some process of raising the awareness of the responsibility of operating a boat? Presumably somebody who couldn't get a driver's licence to drive on the road can go out in the middle of the river. I'm from down the Thousand Islands way and I'm sure some of them may be that way. There's all kinds of responsibility there without the person who's in charge of the boat having had any knowledge or awareness of the river or of his responsibility in relation to other boaters.

Mr. Burch: Yes, I certainly agree with you. One of our concerns in that regard, though, is on the other side. Regardless of how many of those people are out there right now, you don't even have police officers on the water enforcing the rules. So it's sort of a no-win situation at the moment. You're going to collect a fee, but unless that fee goes back to provide the people who can do the enforcing, it's going to be a never-ending battle.

Mr. Jordan: I think it has to be done primarily through education, because the conditions out there are a little different from travelling down the highway. You have to pretty well stick to that path, but you don't out on the river. Maybe you should, but you don't.

Mr. Burch: No, you don't. The whole *raison d'être* for our organization is educating recreational boaters.

Mr. Jordan: That's all I have, Mr. Keyes.

The Chairman: Thanks, Mr. Jordan.

Mr. Comuzzi, Mr. Hubbard, did you want another one? Sure, Jake.

Mr. Hoepfner: When I think back about your provincial or federal authorities here, a lot of the provincial parks are lakes that have boat ramps and docking facilities. Isn't there a split jurisdiction already? Don't the provincial governments charge or get reimbursed somewhat for these docks or coves or whatever you call them?

Mr. Burch: They probably charge a launch ramp fee, but that's only for the use of their property to put your boat in the water. It's not necessarily directly related to the. . . I don't even know what they do with that money. It's probably used to maintain the park and the launch ramp.

Mr. Hoepfner: What I was thinking when you mentioned it was wouldn't it be simpler for the provinces to administer the whole thing, even if we have national guidelines? If you're going to administer something from Ottawa, it usually becomes burdensome.

Mr. Burch: We don't have a problem with the provinces doing the enforcing of whatever the regulation is, but we do have a problem with having the regulations done province by province, so that when you do travel from province to province you run into different requirements. Right now we have that with the drinking requirement. In the province of Quebec it's different from most of the rest of Canada and theoretically it shouldn't be.

[Translation]

Ne croyez-vous pas que cela pourrait être positif, si l'on avait une procédure quelconque permettant de sensibiliser les gens aux responsabilités que comporte l'exploitation d'un bateau? Je suppose qu'une personne qui serait incapable d'avoir un permis de conduire pour circuler sur les routes peut fort bien s'aventurer au milieu de la rivière. Je viens de la région des Mille-Îles et je suis certain que beaucoup de plaisanciers sont dans ce cas. Le fait d'être aux commandes d'un bateau comporte une foule de responsabilités, alors que ces gens-là ne connaissent pas la rivière et n'ont aucune idée de leurs responsabilités à l'égard des autres plaisanciers.

M. Burch: Oui, je suis d'accord avec vous. Par contre, nous voyons la situation sous un autre angle. Peu importe le nombre de gens qui sillonnent les rivières actuellement, vous n'avez même pas d'agents de police sur l'eau pour faire appliquer le règlement. Il n'y a donc rien à gagner actuellement. Vous aurez beau percevoir un droit, si l'argent ainsi amassé ne sert pas à embaucher des gens pour faire appliquer la loi, nous n'aurons pas avancé d'un pouce.

M. Jordan: Je pense qu'il faut agir essentiellement par l'éducation, car piloter un bateau, ce n'est pas la même chose que de conduire sur la route. Le conducteur d'une voiture n'a pas le choix, il ne peut pas sortir de la route, mais ce n'est pas pareil sur la rivière. Peut-être les navigateurs devraient-ils s'en tenir à une route, mais ils ne le font pas.

M. Burch: Non, c'est vrai. C'est précisément la «raison d'être» de notre organisation que de faire en sorte de mieux informer les plaisanciers.

M. Jordan: Je n'ai pas d'autres questions, monsieur Keyes.

Le président: Merci, monsieur Jordan.

Monsieur Comuzzi, monsieur Hubbard, avez-vous des questions? Allez-y, Jake.

M. Hoepfner: J'en reviens aux autorités provinciales ou fédérales. Dans beaucoup de parcs provinciaux, il y a des lacs équipés de rampes de mise à l'eau et de quais. N'y a-t-il pas déjà compétence partagée? Les gouvernements provinciaux ne se font-ils pas rembourser le coût de ces quais ou bassins?

M. Burch: Ils font probablement payer un droit d'accès aux rampes de mise à l'eau, mais c'est seulement pour l'utilisation de leur propriété pour mettre le bateau à l'eau. Ce n'est pas nécessairement directement lié. . . Je ne sais même pas ce qu'ils font avec cet argent. Il est probablement consacré à l'entretien du parc et de la rampe.

M. Hoepfner: Quand vous en avez parlé, il m'est venu à l'esprit qu'il serait peut-être plus simple que les provinces administrent toute l'affaire, même si nous avons des directives nationales. Habituellement, quand on administre quelque chose à partir d'Ottawa, cela devient lourd.

M. Burch: Nous n'avons pas d'objection à ce que les provinces se chargent de faire appliquer les règlements, mais nous ne voulons pas que la réglementation soit faite à la pièce dans chaque province, de manière que les exigences varient d'une province à l'autre. C'est ce qui se passe à l'heure actuelle pour la consommation d'alcool. Au Québec, la règle n'est pas la même qu'ailleurs au Canada et, en théorie, cela ne devrait pas être le cas.

[Texte]

Mr. Hoepfner: I agree with you.

The Chairman: Mr. Burch, thanks for taking the time to be with this committee today and thank you for your submission.

Mr. Burch: Thank you.

The Chairman: Colleagues, from the Corporation of Professional Great Lakes Pilots is Captain Paul Burgess.

Mr. Burgess, welcome to the committee. If you'd like to introduce those who have joined you at our table and proceed with your presentation, we'd appreciate it.

Captain Paul Burgess (Corporation of Professional Great Lakes Pilots): Thank you. With me today are Captain Jim Pifer, Captain Robert Childerhose, Captain Gérard Belley, and Captain Don Langlois. Captain Langlois and myself are from the Welland Canal district, Captain Belley is from the Cornwall district, Captain Childerhose is from Lake Ontario, and Captain Pifer is from our district in the Welland Canal.

The Chairman: Welcome, gentlemen. Please continue.

Capt Burgess: I thank you for giving us this opportunity to speak. I want you to know that we are not lawyers, we are ships' pilots. We're not used to speaking in this type of forum.

[Traduction]

M. Hoepfner: Je suis d'accord avec vous.

Le président: Monsieur Burch, je vous remercie d'avoir pris le temps de venir rencontrer le comité aujourd'hui et je vous remercie de votre mémoire.

M. Burch: Merci.

Le président: Chers collègues, nous accueillons maintenant le capitaine Paul Burgess, de la Corporation of Professional Great Lakes Pilots.

Monsieur Burgess, bienvenue au comité. Je vous demandais de bien vouloir nous présenter ceux qui vous accompagnent, après quoi vous pourrez nous faire votre exposé.

Le capitaine Paul Burgess (Corporation of Professional Great Lakes Pilots): Merci. Je suis accompagné aujourd'hui du capitaine Jim Pifer, du capitaine Robert Childerhose, du capitaine Gérard Belley vient du capitaine Don Langlois. Le capitaine Langlois et moi-même sommes du district du Canal Welland. Le capitaine Belley vient du district de Cornwall, le capitaine Childerhose du lac Ontario et le capitaine Pifer vient également du district du Canal Welland.

Le président: Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Veuillez continuer.

Capt Burgess: Je vous remercie de nous avoir donné cette occasion de faire connaître notre point de vue. Je tiens à ce que vous sachiez que nous ne sommes pas avocats, mais bien pilotes de navire. Nous ne sommes pas habitués à prendre la parole devant un tel aréopage.

• 1215

Ladies and gentlemen, we thank you for your invitation and the opportunity to express our views on the comprehensive review of Canadian marine policy you have undertaken. We represent all sixty Canadian pilots employed by the Great Lakes Pilotage Authority to pilot ships in the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes, from St. Lambert Locks in Montreal to the Lakehead.

Our oldest association in the Montreal-Kingston sector of the waterway dates back to the days before the seaway was opened. Since 1959 our corporations have actively represented professional pilots in a region that, since the adoption of the Pilotage Act in 1971, has been known as the Great Lakes region.

We read and analysed some of the documents you have before you: the terms of reference of your Standing Committee on Transport of the House of Commons; the recommendations of the House of Commons subcommittee on the St. Lawrence Seaway; the discussion paper on marine pilotage in Canada prepared by Transport Canada and dated January 27, 1995; and a notice dated February 3, 1995 from the president of the St. Lawrence Seaway Authority to all his staff on the commercialization of the seaway.

The purpose of our intervention is to respond to the concerns expressed in the terms of reference of your committee on two subjects: pilotage services and the seaway.

Mesdames et messieurs, nous vous remercions de nous avoir invités et de nous donner ainsi l'occasion d'exprimer notre point de vue sur l'étude en profondeur que vous avez entreprise de la politique maritime du Canada. Nous représentons les 60 pilotes canadiens employés par l'Administration de pilotage des Grands Lacs qui sont chargés de piloter les navires dans la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs, depuis les écluses de Saint-Lambert près de Montréal, jusqu'à la tête des Grands Lacs.

Notre association la plus ancienne, dans le secteur situé entre Montréal et Kingston, remonte à l'époque d'avant l'inauguration de la Voie maritime. Depuis 1959, nos corporations ont activement représenté les pilotes professionnels dans une région, qui depuis l'adoption de la Loi sur le pilotage en 1971, est connue sous le nom de région des Grands Lacs.

Nous avons lu et analysé certains des documents dont vous êtes saisis: le mandat du Comité permanent des transports de la Chambre des Communes; les recommandations du Sous-comité de la Chambre des Communes sur la Voie maritime du Saint-Laurent; le document de discussion sur le pilotage maritime au Canada publié par Transports Canada le 27 janvier 1995; et une note du 3 février 1995 émanant du président de la Voie maritime du Saint-Laurent et adressée à tous ses employés, portant sur la commercialisation de la Voie maritime.

L'objet de notre intervention est de répondre aux préoccupations exprimées dans le mandat de votre Comité sur deux questions. Les services de pilotage et la Voie maritime.

[Text]

First of all, please allow us a brief comment about the discussion paper on marine pilotage in Canada. The issues that face marine pilotage services in Canada today are as ancient, numerous, varied, sensitive and controversial as the paper has described them. They cannot be treated lightly or dismissed offhand. We must not fear to seek bold and imaginative solutions to the existing problems, but we strongly believe flashy, trendy formulas will not work if they do not build upon what exists today.

With these thoughts in mind, we ask you to carefully read and consider the discussion paper. Although we do not necessarily agree with every word of it, we think it contains, as a whole, an accurate and up-to-date presentation of these issues and a fair assessment of the views of the respective interested parties.

The limited time at our disposal precludes us from addressing all the issues. If we had to debate some of them in depth either with you or with representatives of the public, the industry or provincial or local authorities, we could offer more detailed reasons for the stands taken by pilots over the years on said issues.

We will gladly answer any questions you may have later on.

The first topic is pilotage services. The way the three statements under the heading of your terms of reference have been worded reflects, in our opinion, concerns that are essentially—that's not to say exclusively—economic in nature. We urge you not to let yourselves be obsessed with these economic concerns to the point of forgetting that marine pilotage on the Great Lakes is an essential public service whose mission is not only to provide safe, rapid, efficient services to shipowners and operators, but also to participate in the protection of our public interests, such as our investment in the St. Lawrence waterway, our environment and especially the quality of our water.

Pilotage services as we know them today are the result of several decades of accumulated hands-on management of these service experiences. The Pilotage Act of 1971 incorporated most of the recommendations of the Royal Commission on Pilotage, which had conducted, over ten years, the most comprehensive review of pilotage since the early days of the colony. The regulations established by local authorities were subject to considerable public debate and review, and still are.

Our legislation and regulations are often compared to others throughout the world, and they stand up to that comparison. In spite of the outrage regularly expressed by users, the costs of pilotage services in Canada compare favourably with those in the United States of America. The excellent safety record of all four pilotage authorities in Canada is undisputed.

[Translation]

Premièrement, nous nous permettons de faire de brèves observations sur le document de discussion sur le pilotage maritime au Canada. Les problèmes qui assaillent aujourd'hui les services de pilotage maritime au Canada sont aussi anciens, nombreux, variés, délicats et controversés qu'on les décrit dans ce document. On ne saurait les traiter à la légère ou les écarter carrément. Il ne faut pas craindre de chercher des solutions audacieuses et faisant appel à l'imagination pour s'attaquer aux problèmes existants, mais nous sommes fermement convaincus que les formules à la mode, aussi brillantes soient-elles, ne donneront pas de résultats satisfaisants si elles ne tablent pas sur ce qui existe déjà.

Cela dit, nous vous demandons de lire attentivement le document de discussion et d'y réfléchir. Même si nous ne sommes pas nécessairement d'accord avec tout ce qu'il renferme, nous croyons qu'on y trouve dans l'ensemble un exposé exact et à jour des dossiers et une juste évaluation des points de vue respectifs des parties intéressées.

Le temps limité dont nous disposons nous interdit d'aborder toutes les questions. Si nous pouvions débattre de certaines de ces questions de façon approfondie, que ce soit avec vous ou avec des représentants du public, du secteur ou des autorités provinciales locales, nous pourrions vous expliquer plus en détail les raisons qui sous-tendent les positions prises par les pilotes au fil des années sur les diverses questions.

Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions plus tard.

Tout d'abord, les services de pilotage. La façon dont on a formulé les trois énoncés qui servent de tête de rubrique dans votre mandat reflète, à notre avis, des préoccupations qui sont essentiellement, mais non pas exclusivement, d'ordre économique. Nous vous pressons de ne pas vous laisser obsédés par ces préoccupations économiques au point d'en oublier que le pilotage maritime sur les Grands Lacs est un service public essentiel dont la mission est non seulement d'offrir des services sûrs, rapides et efficaces aux propriétaires et exploitants de navires, mais aussi de participer à la protection de nos intérêts publics, notamment nos investissements dans la Voie maritime du Saint-Laurent, notre environnement et tout particulièrement la qualité de l'eau.

Les services de pilotage tels que nous les connaissons aujourd'hui sont le fruit de plusieurs décennies d'expérience accumulée dans la gestion de ces services. La Loi sur le pilotage de 1971 a repris la plupart des recommandations formulées par la Commission royale sur le pilotage, à l'issue d'une étude de 10 ans, la plus complète entreprise sur le pilotage depuis le début de la colonie. Les règlements établis par les autorités locales ont fait l'objet d'un débat public considérable qui se poursuit d'ailleurs.

On fait souvent la comparaison entre nos lois et règlements et ceux qui sont en vigueur ailleurs dans le monde, et les nôtres soutiennent bien la comparaison. En dépit des fréquentes protestations des usagers, le coût des services de pilotage au Canada se compare favorablement à celui des services offerts aux États-Unis. L'excellent bilan des quatre autorités de pilotage au Canada en matière de sécurité est incontesté.

[Texte]

There is no need to undo what exists today. It would be a tragic mistake to succumb to the temptation of looking for cheap alternatives to present-day pilotage services, inevitably compromising a system that so far has been very safe and is our only protection against an *Exxon Valdez* accident in our waters. It would be a tragic mistake to lower our standards when the Brander-Smith and Gauthier reports recommend more, not less, stringent requirements.

[Traduction]

Il n'est pas nécessaire de défaire ce qui existe aujourd'hui. Ce serait une grave erreur que de succomber à la tentation de chercher des solutions de rechange bon marché aux services de pilotage qui existent actuellement. Cela mettrait inévitablement en péril un système qui, jusqu'à maintenant, a été très sûr et est notre seule protection contre un accident du genre de celui qui est survenu à l'*Exxon Valdez*. Ce serait une tragique erreur que d'abaisser nos normes, alors même que les rapports Brander-Smith et Gauthier recommandent de resserrer encore davantage les exigences et non pas de les relâcher.

• 1220

Delivering quality services more attuned to the reality of industry. What does this mean? In 1994, after years of declining traffic and pressure to reduce its pilot strength, the Great Lakes Pilotage Authority was faced with the inevitable surge in traffic and an insufficient number of pilots, resulting in delays and industry criticism.

Providing quality service consists essentially of making competent licensed pilots available to users, and recruiting, training and licensing pilots. Remunerating and controlling them in the performance of their duties must remain the responsibility of an impartial and trustworthy authority. We do not think users can offer that. The shortages experienced in 1994 resulted largely from the National Transportation Agency's shortsighted approach to the decline in demand for pilotage services in recent years.

With regard to self-sufficiency, we should be talking about self-insufficiency. Users, mainly the Canadian lake fleet operators, have created that problem by systematically opposing and delaying pilotage tariff increases. At the root of the problem is the operators' belief that regulated pilotage is for outsiders, not local boys.

The Gauthier report for the Great Lakes has not been acted upon because the lake fleet operators do not want it. In the Laurentian region they have failed to prove their long-held claim that officers can and want to be certified to pilot their ships. This attitude does not bode well for any pilotage system, where commercial interests would dominate and take precedence over public interest.

Improving efficiency. If improvements are identified, we would certainly support some of the changes, but we suspect that improving the efficiency actually means dispensing with some of the services, exempting more ships from compulsory pilotage, slackening dispute rules, etc. These are areas where familiarity with the existing system is essential before making any change, because improvisation can be deadly.

Giving users a more direct say in setting pilotage rates would be like giving public transit system users the right to decide on how much they're willing to drop in the box when boarding the bus or the train. We do not think the Canadian public is ready for that, any more than it is prepared to dispense with the security of our public regulatory bodies.

Assurer des services de qualité davantage au diapason de la réalité du secteur. Qu'est-ce que cela veut dire? En 1994, après des années de baisse du trafic et après avoir subi des pressions pour l'amener à réduire ses effectifs de pilotes, l'Administration de pilotage des Grands Lacs a dû faire face à l'inévitable recrudescence du trafic et à un nombre insuffisant de pilotes, ce qui a provoqué des retards et des critiques.

Offrir des services de qualité, cela consiste essentiellement à mettre à la disposition des usagers des pilotes accrédités et compétents, et à recruter, à former et à accréditer des pilotes. Pour ce qui est de leur rémunération et de la surveillance de leur rendement, cela doit demeurer la responsabilité d'une autorité impartiale et digne de confiance. Nous ne pensons pas que les usagers puissent offrir ces deux ingrédients. Les pénuries observées en 1994 résultaient essentiellement de l'approche à courte vue de l'Office national des transports face à la baisse de la demande des services de pilotage ces dernières années.

Pour ce qui est de l'autosuffisance, nous devrions plutôt parler de l'auto-insuffisance. Les usagers, pour la plupart des exploitants canadiens de laquiers, ont créé ce problème en s'opposant systématiquement aux hausses des droits de pilotage. Au cœur du problème se trouve la conviction des exploitants que la réglementation du pilotage, c'est pour les étrangers, et pas pour nous.

On n'a pas donné suite aux recommandations du Rapport Gauthier sur les Grands Lacs parce que les exploitants de laquiers n'en veulent pas. Dans la région des Laurentides, ils n'ont pas réussi à prouver ce qu'ils avancent depuis longtemps, à savoir que leurs capitaines veulent être accrédités pour piloter leurs navires et sont capables de le faire. Cette attitude n'augure rien de bon pour le système de pilotage, si les intérêts commerciaux doivent primer sur l'intérêt public.

Améliorer l'efficacité. Si des améliorations sont apportées, nous les accueillerons avec joie, mais nous soupçonnons que ce que l'on entend par là, c'est plutôt se débarrasser de certains services, exempter un plus grand nombre de navires du pilotage obligatoire, assouplir les règles régissant les conflits, etc. Dans tous ces domaines, il est essentiel de connaître à fond le système actuel avant d'apporter le moindre changement, car toute improvisation pourrait être mortelle.

Donner aux usagers le droit d'intervenir directement dans l'établissement des tarifs de pilotage, ce serait comme donner aux usagers des transports en commun le droit de décider combien d'argent ils doivent mettre dans la boîte quand ils montent dans l'autobus. Nous ne croyons pas que le public canadien soit prêt à l'accepter, pas plus qu'il n'est prêt à se passer de la sécurité que représentent nos organismes publics de réglementation.

[Text]

In our opinion the responsibility of current pilotage authorities cannot be transferred in whole or in part to any other body. Existing authorities must continue to be independent of users, pilots or promoters of local or private interests.

The Canadian Marine Pilots' Association has already taken a firm stand against recommendation three of the parliamentary subcommittee on the seaway. We want you to duly note our total opposition to the repeal of the Pilotage Act, the dissolution of the four pilotage authorities, and the creation of a binational agency to be responsible for the pilotage in the Great Lakes—St. Lawrence Seaway system.

We support the views Captain Michel Pouliot expressed in his November 18, 1994 letter to Minister of Transport Douglas Young on that subject. We assume you have a copy of that letter.

Commercialization. We read Mr. Stewart's note of February 3, 1995, to all seaway authority staff and understand that Mr. Stewart defines commercialization as attaining competitiveness through a businesslike management environment. We part company from the seaway when it proposes the integration of the Great Lake Pilotage Authority with the St. Lawrence Seaway Authority and the subsequent operation by a private contractor, and ultimately by a private sector owner.

Preserving the role of the present pilotage authorities as watchdogs of the public interest and arbitrators of the conflicting aspirations of users and pilots is incompatible with a plan for privatizing the regulation-making and management functions of the authorities. Safety first must not be replaced by money first. It does not make sense. The gains of a few would be made at the expense of our society. We cannot, must not, let ship operators and lock channel operators utilize the St. Lawrence waterway, which is public property, to their advantage.

First and foremost, who is going to oversee their actions and operations? To whom will they be accountable?

Consolidation of functions. We have already expressed our total opposition to this concept. We have not been consulted by the Great Lakes Pilotage Authority on the subject, and we doubt that the Great Lakes Pilotage Authority has been consulted extensively. It has not shared its views with us; consequently, our opposition unfortunately remains at the level of principles.

• 1225

However, our past experience with the U.S. pilotage administration only reinforces our gravest concerns about such a proposal. We do not at all look forward to this sharing with the U.S.

As for new technology, we welcome new technologies that foster safer and more efficient navigation; we have mastered and used them in the past and will continue to do so.

[Translation]

À notre avis, la responsabilité des autorités actuelles de pilotage ne peut être transférée en tout ou en partie à un autre organisme. Les administrations actuelles doivent continuer d'être indépendantes des usagers, des pilotes ou des promoteurs des intérêts locaux ou privés.

L'Association des pilotes maritimes du Canada a déjà pris fermement position contre la recommandation numéro trois du sous-comité parlementaire sur la Voie maritime. Nous voulions que vous preniez bonne note de notre opposition catégorique à l'abrogation de la Loi sur le pilotage, à la dissolution des quatre administrations de pilotage et à la création d'une agence binationale qui assumerait la responsabilité du pilotage dans les Grands lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

Nous souscrivons aux vues exprimées par le capitaine Michel Pouliot dans sa lettre du 18 novembre 1994 au ministre des Transports Douglas Young. Nous supposons que vous avez copie de cette lettre.

La commercialisation. Nous avons lu la note de M. Stewart datée du 3 février 1995 et adressée à tout le personnel de l'Administration de la Voie maritime et nous comprenons que M. Stewart définit la commercialisation comme l'atteinte de la compétitivité par une gestion qui se rapproche de celle du secteur privé. Nous divergeons d'opinion avec les administrations de la Voie maritime quand ces derniers proposent l'intégration de l'Administration du pilotage des Grands Lacs et de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, le tout devant être ensuite repris à contrat par un entrepreneur privé et aboutir à la privatisation complète du service.

Il faut préserver le rôle des administrations actuelles de pilotage à titre de gardiens de l'intérêt public et d'arbitres entre les aspirations conflictuelles des usagers et des pilotes, ce qui est incompatible avec un plan de privatisation des fonctions de réglementation et de gestion des autorités. La sécurité doit primer sur l'argent. Ce serait absurde. Une poignée de personnes ferait des gains au détriment de l'ensemble de la société. Nous ne pouvons pas, nous ne devons pas laisser les exploitants de navires et d'écluses utiliser à leurs avantages la voie navigable du Saint-Laurent, qui est propriété publique.

D'abord et avant tout, qui contrôlera les faits et gestes de ces gens-là. À qui devront-ils rendre des comptes?

Consolidation des fonctions. Nous avons déjà exprimé notre opposition catégorique à ce concept. Nous n'avons pas été consultés par l'Administration de pilotage des Grands Lacs sur cette question et nous doutons que l'administration ait elle-même été consultée énormément. L'Administration ne nous a pas fait part de ses vues, de sorte que notre position, malheureusement reste une position de principe.

Cependant, l'expérience que nous avons de la U.S. pilotage administration ne fait que nous conforter dans l'appréhension que nous cause une telle proposition, ce partage avec les États-Unis ne nous réjouissant nullement.

Quant aux nouvelles technologies, nous ne pouvons que nous en féliciter quand elles augmentent la sécurité et l'efficacité de la navigation: nous ne nous y sommes jamais opposés et nous continuerons à les maîtriser et à les utiliser.

[Texte]

The jury is still out on digital global positioning systems and electronic chart displays, but in the words of Captain Michel Pouliot, for these aids to navigation to be effective they must be in the hands of well-trained, experienced mariners with the necessary and proven local knowledge.

Thank you.

The Chairman: Thank you very much for your submission, Captain Burgess. We appreciate the time you've taken to put it together and present it to us today.

We'll go right to questioning. I think we'll go in reverse order this time. Mr. Jordan.

Mr. Jordan: Thanks for your presentation.

There is absolutely no doubt that economics is a factor in our examining pilotage services, and I think you're misunderstanding it a bit if you think we can do away with the pilotage service and have something that is second-rate or second-best or questionable. That would be irresponsible. I don't think the government would have any patience with anyone who would even think that was the case.

My argument, and I'm sure you would agree, is that in private enterprise competition is a pretty good thing. Wouldn't you agree that if there were another agency or body, equally responsible, equally well trained and perceptive to the problems, we should have that body available? Would there be anything wrong, from a business point of view, for a user to be able to choose one or the other? And I'm agreeing that economics might be built into this decision.

Capt Burgess: You are still going to have to draw your pilots from the same place we draw them now. They're ex-masters of lake ships.

Mr. Jordan: That's what you say, but is it so unusual to imagine that there could be another source of well-trained pilots out there? Is yours the only conceivable source of responsible stewardship of these boats?

Capt Burgess: I don't really see where you're drawing them from. Where would this other source be?

Mr. Jordan: I would expect that we could expand your source. How many pilots do you have?

Capt Burgess: From Montreal to the Lakehead, we have 60.

Mr. Jordan: What would be wrong with having 300 or 400 who would be well qualified and then maybe in a competitive way. . . ? All private enterprises have to be competitive today. I think competitiveness brings out the very best in people.

Certainly the bottom line isn't getting the best job done at the lowest price. The shipowner has a tremendous investment; he isn't going to be content to let somebody guide his ship. . . He may have millions of dollars invested in the ship and the cargo.

It doesn't seem reasonable to me to think that he would choose somebody. . . to save a few dollars, to take on such a big responsibility. I don't really see the risks. You'll have to explain it to me.

I don't see the risks in having a choice of equally well-qualified people. I realize what the tradition has been, but my argument is, just because it has been that way, does it have to continue to be that way?

[Traduction]

On débat toujours de l'intérêt du Système de positionnement global et de l'affichage des cartes électroniques, mais comme le disait le Capitaine Michel Pouliot, ces aides à la navigation, pour être efficaces, doivent être entre les mains de pilotes bien formés et expérimentés et connaissant parfaitement les lieux.

Je vous remercie.

Le président: Merci de nous avoir consacré du temps pour nous présenter aujourd'hui votre exposé, Capitaine Burgess.

Nous allons passer tout de suite aux questions, mais cette fois-ci en suivant l'ordre inverse. Monsieur Jordan.

M. Jordan: Merci de votre exposé.

Dans notre examen des services de pilotage, l'économie constitue un facteur de taille, c'est un fait indubitable, mais vous vous méprenez si vous pensez que nous pouvons nous passer du service de pilotage et le remplacer par un service médiocre ou de second ordre. Ce serait manquer de sens de la responsabilité, et le gouvernement rejeterait certainement toute proposition allant dans ce sens.

Mon argument, dont vous conviendrez j'en suis sûr, c'est que dans l'entreprise privée, la concurrence a bien des avantages. Ne pensez-vous pas que s'il y avait un autre organisme ou une autre instance ayant tout autant le sens de la responsabilité, étant tout aussi sensible aux problèmes et ayant du personnel aussi bien formé, nous devrions faire appel à cette instance? Quel mal y aurait-il, d'un point de vue purement commercial, à ce qu'un utilisateur ait la possibilité de faire un choix? Je reconnais que l'économie intervient dans cette décision.

Capt Burgess: Mais vos pilotes proviendront de la même pépinière, ce sont d'anciens capitaines de laquiers.

M. Jordan: C'est ce que vous pensez, mais ne saurait-on imaginer qu'il existe une autre source de pilotes bien formés? La vôtre est-elle la seule concevable pour manoeuvrer des bateaux avec compétence?

Capt Burgess: Je ne vois pas très bien d'où vous les sortiriez. De quelle autre source parlez-vous?

M. Jordan: Il doit être possible d'en trouver ailleurs. Combien de pilotes avez-vous?

Capt Burgess: De Montréal au Lac Supérieur, nous en avons 60.

M. Jordan: Quel mal y aurait-il à en avoir 300 ou 400, bien qualifiés, et de laisser faire la concurrence. . . ? Toutes les entreprises privées sont régies par la concurrence qui, à mon avis, force les gens à donner le meilleur d'eux-mêmes.

Tout ne revient certes pas à obtenir le meilleur travail au prix le plus bas. L'armateur a fait un investissement considérable, il ne va pas remettre son bateau entre les mains de. . . Ce bateau et sa cargaison représentent sans doute des millions de dollars.

Ce serait vraiment manquer de bon sens que, pour économiser quelques dollars, que de choisir quelqu'un. . . pour une responsabilité pareille. Je ne vois pas vraiment où est le risque, vous allez devoir me l'expliquer.

Je ne vois pas quel est le danger quand on peut choisir entre des gens également qualifiés. Je sais quelle a été la tradition, mais ce n'est pas parce qu'on a coutume de faire une chose d'une certaine façon qu'il faut continuer ainsi.

[Text]

Capt Burgess: Captain Childerhose has asked to respond.

Captain Robert Childerhose (Corporation of Professional Great Lakes Pilots): On Lake Ontario we're in a split district. We compete directly with the Americans, who have a private system intact.

It's my experience, especially this year, when we've had a large increase in traffic, that we've had to take the workload they refuse to accept. After they make so many trips, they get so much money, and they go golfing at the end of the season when the traffic slows down. They all head to Florida and we take the workload.

If there's a shipment to Oshawa and it's a little bit too far for them to travel, and the expenses are a little bit too much, they pass the job on to us. We're subsidizing their private system right now.

• 1230

Mr. Jordan: But we have no jurisdiction there. I don't like that. If the way you describe it is the way it is, I think it's rotten. We have no jurisdiction.

Capt Childerhose: We carried 75% of the traffic this year, when we're supposed to split it 50:50. Who is going to pick up that workload?

Mr. Jordan: If you had more people who were qualified, from whatever sources you get them, wouldn't that go a long way towards solving your dilemma?

Capt Childerhose: It cheapens the system then, does it not? If we have a chief and everybody with a licence —

Mr. Jordan: I don't think it cheapens it. I think it makes it more economical, which isn't necessarily the same as cheapening it, in my view.

To go on, we've had the *Exxon Valdez* situation. The guy was drunk, wasn't he? Hasn't that been established?

A voice: He was exonerated.

The Chairman: No, no.

Mr. Jordan: Was he charged?

The Chairman: Yes, he was charged.

Mr. Jordan: Was he convicted?

The Chairman: He was convicted.

Capt Childerhose: A pilot wasn't aboard. It was a third officer, and this is what you're asking for.

Mr. Jordan: I don't think that situation is a fair example. You can't equip enough people with enough experience and pay them enough to overcome carelessness. The likelihood that it happened somewhere before... it was no accident is what I'm suggesting. Maybe the guy was drunk before. I guess he may have been.

Capt Childerhose: The captain on the bridge was a third officer. If a pilot had been on the *Valdez*, that accident would never have happened.

[Translation]

Capt Burgess: Le Capitaine Childerhose a demandé à répondre.

Le capitaine Robert Childerhose (Corporation of Professional Great Lakes Pilots): Sur le lac Ontario nous nous partageons la clientèle. Nous sommes en concurrence directe avec les Américains qui eux ont un système privé intact.

D'après mon expérience, et en particulier cette année où nous avons une augmentation considérable de trafic, c'est nous qui devons accepter la charge de travail que les Américains refusent. Quand ils ont fait un certain nombre de voyages, ils empochent une certaine somme et en fin de saison, quand le trafic ralentit, ils s'en vont tous jouer au golfe en Floride, et c'est nous qui nous retrouvons avec le travail.

S'il y a une cargaison pour Oshawa et que cela leur paraît un peu loin et un peu coûteux, ils nous refilent le travail. D'ores et déjà nous subventionnons leurs services privés.

M. Jordan: Mais nous ne pouvons pas intervenir. Si ce que vous nous dites est vrai, c'est un mauvais système et cela me déplaît fort, mais nous n'avons pas compétence là-dessus.

Capt Childerhose: Cette année nous avons assumé 75 p. 100 du trafic, alors que nous sommes censés partager à égalité. Qui va se charger de la différence?

M. Jordan: Si vous aviez plus de gens qualifiés, de quelque source qu'ils proviennent, ne serait-ce pas une bonne façon de résoudre partiellement votre problème?

Capt Childerhose: Cela fait alors baisser les prix, n'est-ce pas? Si nous avons un chef et quiconque avec une licence... .

M. Jordan: Je ne pense pas que cela fasse baisser les prix, cela rend les opérations plus économiques, ce qui ne revient pas nécessairement au même, à mon avis.

Nous avons eu l'accident de l'*Exxon Valdez*: La personne aux commandes était ivre, n'est-ce pas? Est-ce qu'on l'a prouvé?

Une voix: Il a été disculpé.

Le président: Non, ce n'est pas vrai.

M. Jordan: Alors a-t-il été inculpé?

Le président: Oui, il a été inculpé.

M. Jordan: Et condamné?

Le président: Il a été condamné.

Capt Childerhose: Il n'y avait pas de pilote à bord, c'était un troisième officier, et c'est la question que vous posez.

M. Jordan: Ce n'est pas un exemple probant. Vous ne pouvez pas, pour parer aux cas de négligence, équiper suffisamment de gens avec suffisamment d'expérience et les payer suffisamment. La probabilité que cela se soit produit quelque part, avant... ce que je veux dire, c'est que ce n'était pas un accident, cet homme avait sans doute l'habitude de boire, je crois que c'était le cas.

Capt Childerhose: Le capitaine sur le pont était un troisième officier. S'il y avait eu un pilote sur le *Valdez*, cet accident ne se serait jamais produit.

[Texte]

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): The captain should have been there.

Capt Childerhose: That's why we're there, to make sure there is somebody competent on the bridge.

Capt Burgess: The third officer was licensed by the coast guard to have conduct of the ship in that area.

Captain Jim Pifer (Corporation of Professional Great Lakes Pilots): There is another example at the coast guard station on the St. Lawrence Seaway. There is a 680-foot lake ship there, the *Roy A. Jodrey*. It was a sober captain, but a very tired captain bringing the ship home from Montreal. It sunk right at the coast guard station and it's still there today.

Mr. Jordan: That can be attributed to his not having a pilot?

Capt Pifer: It could be.

Mr. Jordan: It could be.

Capt Burgess: Not only that, but one of the officers who normally help out with the piloting chose to go home that trip—

Mr. Jordan: I am not knocking your arguments at all, but I'm saying that you can take any set of circumstances like that and say if they had done this, that wouldn't have happened. Perhaps that's so.

I am not downplaying the tremendous responsibility you have for the cargo, for the environment, and so on. You must carry a very, very high insurance—

A witness: They are not liable, though.

Mr. Jordan: What do you mean they are not liable?

A witness: They are not liable; the captain is.

Mr. Jordan: They are the pilots of the boats; they are liable.

Capt Childerhose: Our licences are always at risk, the same as is a ship's captain's. The captain is not liable either. The company carries insurance.

Mr. Jordan: But you carry insurance, don't you?

Capt Childerhose: Up to \$100,000, and that's enough to—

Mr. Jordan: I thought that since you are paid that much money, you would take on the... If I owned the ship and turned it over to you, I would expect you to get me there safely. If there was an accident, shouldn't I expect you to pay for it?

Capt Burgess: Yes, but if we have to carry that insurance, then guess what's going to happen to the costs? The tariffs are going to have to go up to pay for this insurance. That happened with the Americans. The Americans have to have their insurance. They are not limited in their liability.

Mr. Jordan: I would have thought the pilots would have had their own insurance.

Capt Burgess: No, under the Pilotage Act, we are limited to \$1,000.

[Traduction]

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Le capitaine aurait dû y être.

Capt Childerhose: C'est précisément notre raison d'être, à savoir de veiller à ce qu'il y ait quelqu'un de compétent sur le pont.

Capt Burgess: Le troisième officier avait reçu de la Garde côtière licence pour piloter le bateau dans cette région.

Le capitaine Jim Pifer (Corporation of Professional Great Lakes Pilots): Il y a un autre exemple à la station de la Garde côtière sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Il s'agit d'un laquier de 680 pieds, le *Roy A. Jodrey*. Le capitaine n'avait pas bu, mais il était très fatigué par le voyage de Montréal. Le bateau a fait naufrage devant la station de la Garde côtière, et il s'y trouve toujours.

M. Jordan: Est-ce que cela pourrait être dû au fait qu'il n'avait pas de pilote?

Capt Pifer: C'est possible.

M. Jordan: Cela se peut.

Capt Burgess: Ce n'est pas tout: l'un des officiers qui généralement aide au pilotage avait décidé pour ce voyage de rentrer chez lui. . .

M. Jordan: Je n'entends nullement démolir vos arguments, mais on peut prendre toutes sortes de circonstances et dire que si l'on avait procédé autrement l'accident ne se serait pas produit. C'est peut-être vrai.

Je ne minimise nullement la très lourde responsabilité que vous avez pour la cargaison, pour l'environnement, et autres. Vous devez être très très bien assurés.

Un témoin: Mais ils ne s'exposent pas à des poursuites.

M. Jordan: Qu'est-ce que vous entendez par là?

Un témoin: Ce ne sont pas eux, mais le capitaine qui s'expose à des poursuites.

M. Jordan: Ce sont les pilotes des bateaux, ce sont eux qui sont responsables.

Capt Childerhose: Ce sont nos licences que nous risquons toujours, et il en va de même du capitaine d'un bateau qui lui non plus n'est pas exposé à des poursuites, la compagnie est assurée.

M. Jordan: Mais vous êtes assurés aussi, n'est-ce pas?

Capt Childerhose: Jusqu'à 100 000\$, et cela suffit pour. . .

M. Jordan: Je pensais que puisque vous étiez si bien payés, vous seriez. . . Si j'étais propriétaire du bateau et je vous le confiais, j'attendrais de vous que vous l'amenez à bon port. S'il y avait accident, ne serait-ce pas à vous de payer?

Capt Burgess: Oui, mais si nous devons être assurés, devinez ce qu'il adviendra des coûts? Les tarifs vont devoir augmenter pour payer l'assurance. C'est ce qui est arrivé avec les Américains, qui doivent être assurés, leur responsabilité n'est pas limitée.

M. Jordan: Je pensais que les pilotes auraient leur propre assurance.

Capt Burgess: Non, aux termes de la Loi sur le pilotage nous sommes limités à 1 000\$.

[Text]

[Translation]

Capt Pifer: Excuse me, Mr. Jordan, you mentioned the 200 or 300 number a while ago. Where are these numbers going to come from if they don't come from the industry here?

Mr. Jordan: From whatever source you get your 60. Could that not be stepped up?

Capt Pifer: Two or three hundred—I don't think there's. . . The numbers are way down now. Ships are bigger and the numbers are smaller.

Mr. Jordan: How many qualified in the last 12 months, for example?

Capt Pifer: For our work? One man.

Mr. Jordan: One man?

Capt Pifer: One man has come in in the last 12 months.

Mr. Jordan: Is that because people—

Capt Burgess: In the last 15 years one man has come in.

Mr. Jordan: Holy cow! Does that mean people are reluctant to take on this responsibility? What's wrong here? I think there's something wrong there.

A witness: We are paid less than shipmasters.

Captain Gérard Belley (Corporation of Professional Great Lakes Pilots): You are talking about having different groups of people doing the same job. Before you can become a pilot, you have to sail on a ship for so many years before you can get an officer's licence. It takes at least three years. Then you serve as third mate, second mate, first mate. By the time you become a pilot, not one of us ever reached the pilot position before thirty years of age. So don't expect a guy who spent that number of years sailing on a ship to come to work as a pilot for \$20,000 a year.

• 1235

Mr. Jordan: Oh, no.

Capt Belley: If you want an equal quality of pilot with equal knowledge, you're going to have to pay equal money. You might get them cheap at the beginning, but when they find out what the pilot's job is—to stand by 24 hours a day, so many days a week—they're going to come and ask for the same money.

Mr. Jordan: Don't misunderstand me. I'm suggesting that in a good private enterprise, free market system, if I were a shipowner, I should be able to have some choice. That's not to compromise on safety, but I think it should be given to the person who has a tremendous investment out there. I should not have to choose from a certain and very small restricted group. Why not expand it and give the guy a choice of equally well trained and responsible people?

Capt Belley: It's the same issue in the maritime industry, when it comes to the point of ship safety inspection. Does the industry have the choice of hiring this or that company to do the inspection? They don't have the choice. They have to hire the coast guard surveyor, and for the insurance, it's P.N.I. They don't have the choice of hiring anybody.

Capt Pifer: Excusez-moi, monsieur Jordan, vous parliez de 200 ou de 300 il y a quelques instants. D'où proviendra ce nombre si ces gens n'appartiennent pas à notre secteur?

M. Jordan: De la même source d'où vous tirez vos 60 pilotes. Est-ce qu'on ne pourrait pas l'augmenter?

Capt Pifer: Jusqu'à deux ou trois cents. . . je doute qu'il y ait. . . Leur nombre a beaucoup baissé, les navires sont plus grands, et leur nombre plus petit.

M. Jordan: Combien y en a-t-il eu qui ont obtenu leurs qualifications au cours des 12 derniers mois, par exemple?

Capt Pifer: Pour notre travail? Un seul homme.

M. Jordan: Un seul homme?

Capt Pifer: Il y a eu un seul nouveau-venu au cours des 12 derniers mois.

M. Jordan: Est-ce parce que les gens. . .

Capt Burgess: Au cours des 15 dernières années nous n'avons eu qu'un seul nouveau-venu.

M. Jordan: Grands dieux! Est-ce à dire que cette responsabilité effraie les gens? Qu'est-ce qui se passe là? Il faut croire que quelque chose ne va pas!

Un témoin: Le capitaine est mieux payé que nous.

Le capitaine Gérard Belley (Corporation of Professional Great Lakes Pilots): Vous parlez là de divers groupes de gens qui font le même travail. Pour devenir pilote, vous devez avoir tant et tant d'années de navigation pour obtenir votre brevet d'officier, il faut trois ans pour le moins. Vous devenez alors troisième lieutenant, puis deuxième lieutenant, puis premier lieutenant. Tout cela prend tant de temps que pas un seul d'entre nous n'est devenu pilote avant l'âge de trente ans. Quand on a consacré tant d'années à naviguer, il ne faut pas s'attendre à ce qu'on vienne travailler comme pilote à 20 000\$ par an.

M. Jordan: Non, certainement!

Capt Belley: Si vous voulez un pilote aussi qualifié et aussi expérimenté, il va falloir le payer en conséquence. Au début on accepte peut-être un petit salaire, mais quand on découvre en quoi consiste le travail du pilote—24 heures en alerte, tant et tant de jours par semaine—on a compris et on veut être bien payé.

M. Jordan: Comprenez-moi bien, je disais simplement que si j'étais armateur et dans un système de marché libre, ou dans une entreprise privée, je devrais pouvoir choisir. Cela ne signifie pas pour autant faire des compromis en matière de sécurité, mais le choix devrait être laissé à celui qui a fait un si gros investissement. Il ne devrait pas être forcé de choisir dans un petit groupe restreint. Pourquoi ne pas élargir ce groupe pour donner à l'armateur un choix plus grand de personnel qualifié et responsable?

Capt Belley: Le problème se pose de la même façon dans le secteur maritime, en matière d'inspection de sécurité des navires. Est-ce qu'on a le choix entre telle et telle société pour procéder à l'inspection? On ne l'a pas, il faut qu'ils engagent l'expert de la Garde côtière pour l'assurance, c'est P.N.I. On n'est pas libre d'embaucher qui on veut.

[Texte]

Mr. Fontana: We might be changing that, too.

Capt Belley: Well, I don't know. I'm just saying what it is now.

Mr. Jordan: Those are my concerns regarding the pilotage services.

The Chairman: Thank you.

Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: Thank you, gentlemen, for the submission.

When we wrote the seaway report, we didn't expect you to agree with it.

A witness: We don't agree with a lot of it.

Mr. Comuzzi: No, I know you don't. That's your game. That's what it's all about.

You have sixty pilots. What was their average salary in 1994?

Capt Burgess: Approximately \$80,000.

Mr. Comuzzi: And for that \$80,000, what was the average work week?

Capt Burgess: I can't say.

Mr. Comuzzi: How do you judge?

Capt Burgess: We judge our job by the length of time on a job.

Mr. Comuzzi: But are you like the other pilots—twenty days on and ten days off, that type of thing?

Capt Burgess: We have twelve and a half days on and five days off.

Mr. Comuzzi: Explain what the average work would be.

Capt Burgess: I'm talking about our own district, the Welland Canal.

Mr. Comuzzi: Yes, I understand that.

In that twelve and a half days on, what would the average work day include?

Capt Burgess: Well, it depends. An average job runs anywhere from eight to ten hours to 24 hours.

Mr. Comuzzi: Does a pilot stay on duty for that 24 hours or do you put supplementary pilots. . . ?

Capt Burgess: If you're running from Lock 7 to Detroit, you can maybe get your head down for a couple of hours on Lake Erie, but you're still responsible for anything that goes on.

Mr. Comuzzi: If the job takes more than twelve hours, do you have another pilot?

Capt Burgess: No, we do not.

Mr. Comuzzi: One pilot handles the whole job?

[Traduction]

M. Fontana: Mais on pourrait aussi changer cela.

Capt Belley: Ma foi, je n'en sais rien. Je vous décris la situation actuelle.

M. Jordan: J'en ai fini avec ce que j'avais à dire sur les services de pilotage.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Merci, messieurs, de votre exposé.

Quand nous avons rédigé le rapport sur la Voie maritime, nous ne pensions pas que vous seriez d'accord avec nos conclusions.

Un témoin: Mais il y a beaucoup de points sur lesquels nous ne sommes pas d'accord.

M. Comuzzi: Oui, je le sais, chacun est libre de penser ce qu'il veut.

Vous avez donc 60 pilotes; quel était leur salaire moyen en 1994?

Capt Burgess: Environ 80 000\$.

M. Comuzzi: Et pour ces 80 000\$, combien d'heures travaillaient-ils par semaine?

Capt Burgess: Je n'en sais rien.

M. Comuzzi: Comment en jugez-vous?

Capt Burgess: Nous jugeons notre travail par le temps que nous y consacrons.

M. Comuzzi: Mais en est-il pour vous comme pour les autres pilotes, 20 jours de travail et 10 jours de congé; ce genre d'alternance?

Capt Burgess: Nous avons douze jours et demie à bord et cinq jours de congé.

M. Comuzzi: Expliquez-nous en quoi consiste généralement votre travail?

Capt Burgess: Je parle de notre propre région, à savoir le Canal Welland.

M. Comuzzi: Oui, je comprends bien.

Pendant les 12 jours et demie que vous passez à bord, en quoi consiste votre journée de travail ordinaire?

Capt Burgess: Cela dépend. Une journée de travail peut aller de huit à dix heures jusqu'à 24 heures.

M. Comuzzi: Un pilote reste-t-il de garde pendant ces 24 heures? Ou bien avez-vous un remplaçant. . . ?

Capt Burgess: Si vous partez de l'Écluse 7 pour vous rendre à Détroit, vous pourrez peut-être prendre une heure ou deux de sommeil sur le Lac Érié, mais vous continuez à être responsable de tout ce qui se passe.

M. Comuzzi: Si le travail dépasse 12 heures, un autre pilote peut-il prendre la relève?

Capt Burgess: Non, nous n'en avons pas.

M. Comuzzi: C'est donc un seul pilote qui fait tout le travail?

[Text]

Capt Burgess: When we go aboard, we finish the job.

Mr. Comuzzi: What is your contributed pension plan as it is today?

Capt Burgess: We have the standard superannuation.

Mr. Comuzzi: But how much is accumulated in your pension plan?

Capt Childerhose: It's a public service plan. We don't know.

Mr. Comuzzi: But you have your own pension?

Capt Childerhose: No. It's a public service plan, and one of the things I'd like to point out about the public service plan—

Mr. Comuzzi: This is different from other pilotage authorities?

Capt Childerhose: That's right.

Capt Burgess: We are employees.

Capt Childerhose: We're a crown corporation.

Generally speaking, the pilots come in, as Mr. Belley was saying, at a later age in life. We also get laid off in the winter because of the seaway closure. So for every four years we work, we only accumulate three years of pension payable.

Mr. Comuzzi: Do you go on UI once you're laid off?

Capt Childerhose: We have that option, yes.

Capt Burgess: I don't know of anybody who does.

Mr. Comuzzi: But you have that option?

Capt Childerhose: Yes.

Mr. Comuzzi: There's a general perception in the public—and I'm not saying it applies in your association—that there's a great deal of nepotism involved in the pilotage associations in Canada. How does that reflect...?

• 1240

Capt Burgess: Everybody has to try the exam the same way anybody else does.

Mr. Comuzzi: I understand that, but you mark the exams too, do you not?

Capt Burgess: We're also represented by the pilotage authority on the exams.

Mr. Comuzzi: How would you reply to this nepotism perception that you will pick the people who succeed you in your organization?

Capt Burgess: I don't consider that it goes on.

Capt Childerhose: All of the officers come from the industry.

[Translation]

Capt Burgess: Quand nous montons à bord, nous finissons le travail.

M. Comuzzi: Quel genre de régime de pension avez-vous actuellement?

Capt Burgess: Nous avons la pension de retraite ordinaire.

M. Comuzzi: Mais combien avez-vous accumulé dans votre fond de retraite?

Capt Childerhose: C'est le régime de retraite de la fonction publique, nous n'en savons rien.

M. Comuzzi: Mais vous avez bien votre propre fond?

Capt Childerhose: Non, c'est le régime de retraite de la fonction publique, et l'une des choses que je voudrais signaler à propos de celui-ci...

M. Comuzzi: Est-ce différent des autres administrations de pilotage?

Capt Childerhose: C'est exact.

Capt Burgess: Nous sommes des employés.

Capt Childerhose: Nous sommes une société de la Couronne.

Comme le disait M. Belley, les pilotes entrent en fonction à un âge assez avancé. En outre, nous ne travaillons pas en hiver à cause de la fermeture de la Voie maritime de sorte que pour chaque quatre années que nous travaillons, nous n'accumulons que trois années de pension payable.

M. Comuzzi: Quand vous êtes mis en chômage technique, est-ce que vous touchez l'assurance-chômage?

Capt Childerhose: Oui, nous avons cette option.

Capt Burgess: Mais je ne connais personne qui fait valoir ce droit.

M. Comuzzi: Mais vous l'avez, n'est-ce pas?

Capt Childerhose: Oui, en effet.

M. Comuzzi: Je ne prétends pas que cela s'applique à votre association, mais le public a généralement l'impression qu'il y a beaucoup de népotisme dans les associations de pilotage du Canada. Qu'en est-il...?

Capt Burgess: L'examen est le même pour tous.

M. Comuzzi: Je comprends bien, mais ces examens, vous les notez aussi, n'est-ce pas?

Capt Burgess: Nous sommes également représentés aux examens par l'Administration de pilotage.

M. Comuzzi: Que répondriez-vous à ceux qui vous accusent de choisir ceux qui vous succéderont dans votre organisation?

Capt Burgess: Je ne pense pas que cela soit vrai.

Capt Childerhose: Tous les officiers proviennent du secteur.

[Texte]

Capt Burgess: Not in our district.

Mr. Comuzzi: But you've heard that there's. . .

Capt Burgess: Not really, no.

Capt Childerhose: They're all licensed by the coast guard.

Mr. Comuzzi: Okay, I'm satisfied with your answer.

Let's divide up Lake Ontario, as you mentioned. What's the difference between being a pilot on Lake Ontario on the south side or on the north side?

Capt Childerhose: This year?

Mr. Comuzzi: Yes. Why can't we have more cooperative support with the United States?

Capt Childerhose: We do have cooperative—

Mr. Comuzzi: But you come out here and say you oppose any cooperative ventures with the United States. That's what you've said down, why wouldn't we cooperate with our friends in the United States? What's the barricade there?

Capt Childerhose: I think there are fundamental differences between both.

Mr. Comuzzi: If it proved that there is an economy of scale or an efficiency that could be offered to get our costs of transportation down, why wouldn't we cooperate with our friends in the United States? What's the barricade there?

Capt Childerhose: I think you would be handing a lot of our sovereignty to the Americans.

Mr. Comuzzi: How? How can you talk about sovereignty—

Capt Childerhose: I think maybe these are our ports.

Mr. Comuzzi: Those are my questions, Mr. Chairman.

Mr. Hoepfner: I have a few questions here.

I'm not that familiar with your job description or with what it is. I've just read one of your statements here. It kind of struck my eye. Since 1971, how often have you been on strike?

Capt Burgess: Never.

Mr. Hoepfner: You've never tied up grain movement at all?

Capt Burgess: Never.

Mr. Hoepfner: Have some pilots done it?

Capt Childerhose: No.

Capt Burgess: Not in the Great Lakes.

Mr. Hoepfner: How about in the St. Lawrence?

Capt Burgess: I understand there has been a stoppage.

Mr. Hoepfner: Does that not also shut down the grain movement in the Great Lakes, then?

[Traduction]

Capt Burgess: Pas dans notre district.

M. Comuzzi: Mais vous avez entendu qu'il y a. . .

Capt Burgess: Non, à vrai dire non.

Capt Childerhose: Tous reçoivent leur brevet de la Garde côtière.

M. Comuzzi: Bon, je ne vais donc pas pousser les choses plus loin.

Dans cette division du Lac Ontario, que vous mentionniez, quelle est la différence entre être pilote dans la partie sud du lac ou être pilote dans la partie nord?

Capt Childerhose: Cette année?

M. Comuzzi: Oui. Pourquoi n'y a-t-il pas meilleure collaboration de la part des États-Unis?

Capt Childerhose: Mais nous collaborons. . .

M. Comuzzi: Mais vous venez de nous dire que vous vous opposez à toute tentative de coopération avec les États-Unis. C'est bien ce que vous disiez, n'est-ce pas?

Capt Childerhose: Il y a des différences fondamentales entre les deux.

M. Comuzzi: Mais s'il était prouvé qu'il y aurait économie d'échelle ou une plus grande efficacité permettant de faire baisser nos coûts de transport, pourquoi ne pas collaborer avec nos amis des États-Unis? Quel est l'obstacle?

Capt Childerhose: Vous renoncerez à une grande partie de notre souveraineté en faveur des Américains.

M. Comuzzi: Comment? Comment pouvez-vous parler de souveraineté. . .

Capt Childerhose: Parce que c'est de nos ports qu'il s'agit.

M. Comuzzi: C'était tout ce que je voulais demander, monsieur le président.

M. Hoepfner: J'ai quelques questions à poser.

Je ne connais pas bien votre description de poste. Je viens de lire l'une de vos déclarations qui m'a frappé. Combien de fois avez-vous fait la grève depuis 1971?

Capt Burgess: Jamais.

M. Hoepfner: Vous n'avez jamais cherché à immobiliser le transport des céréales?

Capt Burgess: Jamais.

M. Hoepfner: Certains pilotes l'ont-ils fait?

Capt Childerhose: Non.

Capt Burgess: Pas sur les Grands Lacs.

M. Hoepfner: Qu'en est-il du Saint-Laurent?

Capt Burgess: Je crois savoir qu'il y a eu un arrêt de travail.

M. Hoepfner: Est-ce que cela n'immobilise pas non plus le transport des grains sur les Grands Lacs?

[Text]

Capt Burgess: The ships still kept moving.

Mr. Hoepfner: They kept moving. Because I will tell you, I have very harsh feelings toward people—that's 12 or 13 people—who have the power to tie up a whole industry. You say safety first must not be replaced by money first. I will tell you, I have experienced it at least 20 times, not just by pilots but also by other people in the grain industry who tie up the whole system. I've had to jeopardize my safety because I had to find storage. I had to put my wife out at night on the truck to handle grain when it should have been moved, when there should have been space in the elevators. I feel very hostile to these people who have been doing this for years, not just because it was jeopardizing my safety but also because it was also jeopardizing my income. As soon as anything stops in the grain-handling industry, you know what the price does.

Last year there were work stoppages at the docks in Vancouver. They were locked out, actually. Canola dropped \$40 a tonne within a matter of a few days. This is all taking money out of the economy.

You say the gains of a few should not be made at the expense of society. This is happening all through our whole industry. How would you recommend this be solved?

Capt Burgess: I would hope you would not lump us in with grain handlers and dock workers.

Mr. Hoepfner: We've heard a lot about pilotage and the threat of strikes—

Capt Burgess: You have never heard of the pilots going on strike in the Great Lakes.

Mr. Hoepfner: Still, if it happens in the St. Lawrence it ties up the Great Lakes, because you don't have storage—

Capt Burgess: No, it does not, because the ships keep moving.

This gentleman can answer better.

Capt Belley: It's not quite the same down in the Laurentian district, because they are not employees, they are contractors. If you have a contract with somebody, they hire you with a two-year contract. After the two years, they don't renew your contract. Are you still going to work for those people? So that's the reason down there. It's not the strike.

Mr. Hoepfner: I got the impression just by sitting in on this hearing that you are a powerful union. You do carry a lot of clout. Maybe I have the wrong impression, but every time I have to deal with a union, I find out they have a lot more power than a farmer has.

The Chairman: You should have been with us last week when we were in Quebec. We had the Laurentian boys in front of us. These questions would have been more focused toward that.

[Translation]

Capt Burgess: Les navires ont quand même circulé.

M. Hoepfner: Ils ont donc continué à circuler. En effet, j'aime autant vous le dire, je ne me sens pas tendre envers des gens—environ une douzaine—qui ont le pouvoir de ligoter tout un secteur. Vous disiez que vous ne vouliez pas voir la notion de sécurité avant tout remplacée par celle de l'argent avant tout. Je peux vous le dire, j'en ai fait l'expérience une vingtaine de fois, pas seulement avec des pilotes mais avec d'autres du secteur des céréales qui paralysent tout le système. J'ai dû me mettre en danger parce que je devais trouver où entreposer mes céréales. J'ai dû demander à ma femme de passer la nuit en camion pour transporter les céréales alors qu'il y aurait dû y avoir de la place dans les silos. J'éprouve beaucoup de colère envers ceux qui ont agi ainsi pendant des années, et qui non seulement ont mis ma sécurité en danger, mais également mon revenu. Dans le secteur des céréales, sitôt qu'il y a la moindre anicroche, vous savez ce qu'il advient des prix.

L'an dernier il y a eu des arrêts de travail aux docks de Vancouver, c'était, en fait, un lock-out. En l'espace de quelques jours le prix du colza a baissé de 40\$ la tonne. Tout cela représente une ponction d'argent que subit l'économie.

Vous dites que les bénéfices de quelques-uns ne devraient pas être faits aux dépens de la société, mais c'est ce qui arrive partout, dans tout notre secteur. Comment pourrait-on y remédier?

Capt Burgess: J'espère que vous ne nous mettez pas dans le même sac que les manutentionnaires céréaliers et les travailleurs de quais.

M. Hoepfner: On a beaucoup parlé de pilotage et de menace de grève. . .

Capt Burgess: On ne vous a jamais dit que les pilotes des Grands Lacs allaient se mettre en grève.

M. Hoepfner: Mais si cela arrive dans le Saint-Laurent, la circulation sera paralysée dans les Grands Lacs, parce qu'on ne peut pas stocker. . .

Capt Burgess: Non, cela n'arrive pas, parce que les navires continuent à circuler.

Ce monsieur est mieux qualifié pour vous répondre.

Capt Belley: Ce n'est pas tout à fait la même situation dans le district des Laurentides, parce que ne sont pas des employés, mais des entrepreneurs. Si vous avez passé un contrat avec quelqu'un, on vous engage pour deux ans. Si au bout de deux ans, on ne renouvelle pas votre contrat, est-ce que vous allez continuer à travailler pour ces gens? Voilà ce qui se passe là-bas, ce n'est pas une grève.

M. Hoepfner: Rien qu'à vous entendre aujourd'hui j'avais l'impression que vous êtes un syndicat puissant, que vous avez le bras long. Peut-être est-ce une impression erronée, mais chaque fois que j'ai affaire à un syndicat je constate combien celui-ci a plus de pouvoir qu'un agriculteur.

Le président: Vous auriez dû être avec nous la semaine dernière, quand nous étions au Québec et que comparaissaient ceux des Laurentides. Vos questions auraient été plus pertinentes.

[Texte]

[Traduction]

• 1245

Capt Burgess: You also heard this morning about the cost of pilotage and that the lake ships carrying iron ore going into Hamilton all took pilots. No lake ship takes a pilot. Lake ships are all exempt from pilotage. So this does not add to the lake shipment.

Mr. Hoepfner: I want to be fair and just with whoever I question, but I know when I talk to certain individuals—we've seen it with grain inspectors, we've seen it with dock workers—that they can tie up the whole system. The producer at the end is never looked after. They've become hostile after a while and I think you can appreciate why.

Capt Pifer: You mentioned hostilities. There are a lot of hostile shipmasters and agents and shipowners when they come up here and the grain is being withheld for a higher price in the elevators out west and there are also grain strikes in Thunder Bay. So the hostility works both sides.

Mr. Hoepfner: Who holds up the grain for higher prices? I've never seen that happen.

Capt Pifer: That's what we've heard here for many years; the grain is being held in the elevators for higher prices.

Mr. Fontana: It's the classic east-west battle.

The Chairman: I don't want to get into a non-marine issue. This is a WGTA grain issue. That's for the agriculture committee.

Is that it, Jake?

Mr. Hoepfner: I appreciate your comment. Thank you very much.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mercier.

M. Mercier: Monsieur, je voudrais être sûr d'avoir bien compris la question des responsabilités des pilotes en cas de perte. Je crois avoir compris que vous n'en avez pas la responsabilité tandis que les pilotes américains, eux, en sont responsables, ce qui expliquerait que leurs assurances et donc leurs tarifs doivent être beaucoup plus élevés.

Si j'ai bien compris, un client qui a recours à un pilote américain a l'avantage que le pilote a une assurance en cas de perte tandis qu'avec vous, il n'en a pas.

Capt Belley: Les réglementations des deux pays sont différentes. Ici, le pilote est responsable de 1 000\$ seulement.

Mais il faut comprendre que, sur un navire, le pilote est responsable envers le capitaine. Le capitaine demeure toujours responsable de son navire, et le pilote est responsable envers le capitaine. Si, pour une raison ou pour une autre, il y a des avaries, le pilote doit en rendre compte au capitaine et à son administration.

Au point de vue de la responsabilité, c'est vrai qu'il a une responsabilité de 1 000\$, mais si, pour une raison ou pour une autre, le pilote est reconnu responsable de négligence, il doit répondre devant l'administration. Dans certains cas, des pilotes ont été suspendus jusqu'à trois mois.

Capt Burgess: Ce matin, on vous a parlé du coût du pilotage et du fait que des laquiers transportant du minerai de fer et allant vers Hamilton ont tous pris des pilotes. Aucun laquier ne prend de pilote. Tous les laquiers sont dispensés du pilotage. Ce n'est donc pas ajouté à la cargaison.

M. Hoepfner: Je veux être juste et équitable envers toute personne questionnée, mais je sais en parlant à certaines personnes—ont l'a vu avec les inspecteurs de céréales, on l'a vu avec les dockers—qu'ils peuvent bloquer tout le système. On ne s'occupe jamais du producteur qui est à la fin. Ils sont devenus hostiles au bout d'un certain temps, et je crois que vous pouvez comprendre pourquoi.

Capt Pifer: Vous avez parlé d'hostilité. Il y a beaucoup de capitaines, d'agents et d'armateurs hostiles lorsqu'ils viennent ici et que les céréales restent dans les élévateurs de l'Ouest pour aller chercher un meilleur prix et qu'il y a aussi des grèves de céréales à Thunder Bay. Donc l'hostilité va dans les deux sens.

M. Hoepfner: Qui est-ce qui garde les céréales pour faire monter les prix? Je n'ai jamais vu cela.

Capt Pifer: C'est ce qu'on entend depuis plusieurs années. Qu'on garde les céréales dans les élévateurs pour aller chercher de meilleurs prix.

M. Fontana: C'est une lutte classique entre l'Est et l'Ouest.

Le président: Je ne veux pas soulever un point non maritime. C'est un sujet pour la Loi sur le commerce des grains de l'Ouest. C'est pour le comité de l'agriculture.

C'est tout, Jake?

M. Hoepfner: J'apprécie vos commentaires. Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Monsieur Mercier.

Mr. Mercier: I want to make sure I've understood the matter of the pilots' responsibility in case of loss. I think I've understood that you are not responsible whereas American pilots are responsible, which would explain why their insurance and therefore their rates are much higher.

If I've understood correctly, a customer who takes an American pilot has the advantage of that pilot having insurance in case of loss whereas with you, there isn't any.

Capt Belley: The two countries' rules are different. Here, the pilot is only responsible for \$1,000.

But you must understand that, on a ship, the pilot is responsible to the captain. The captain is always responsible for his ship, and the pilot must answer to the captain. If for some reason there is damage, the pilot must answer to the captain and his authority.

Concerning responsibility, it's true that there is a responsibility of \$1,000, but if for some reason the pilot is found to be negligent, he must answer to the authority. In some cases, pilots have been suspended up to three months.

[Text]

[Translation]

M. Mercier: Le mémoire de la Commission du port de Hamilton dit que les tarifs croissent constamment. Je suppose qu'il y a une explication. Quelle est-elle?

Mr. Mercier: The brief of the Hamilton Harbour Commission states that rates are constantly increasing. I suppose there is an explanation. What is it?

Capt Belley: Les tarifs croissent depuis une dizaine d'années. En contrepartie, la circulation a diminué comparativement aux années 1977, 1978 et 1979, qui ont été les meilleures années pour la circulation sur la Voie maritime. Nous en sommes rendus à moins de 50 p. 100 du trafic.

Capt Belley: Rates have been going up for about ten years. On the other hand, traffic has gone down compared to the years 1977, 1978 and 1979, which were the best years for seaway traffic. We now have less than 50% of that traffic.

Par contre, les effectifs de pilotes ont diminué aussi au cours des années. Nous en avons réduit le nombre. À trois reprises, il y a eu des mises à pied—les dernières datent de 1993—dans chaque district pour essayer d'en arriver à un nombre de pilotes qui satisfasse aux exigences.

However, the number of pilots has also decreased over the years. We have reduced them. Three times, there were lay-offs—the last were in 1993—in each district to try and come up with the right number of pilots to meet requirements.

Cependant, bien qu'on ait réduit en 1993, en 1994, on s'est ramassé avec un surplus de trafic. À ce moment-là, nous n'étions plus capables de suffire au trafic. Il y a eu des délais épouvantables et des critiques de l'industrie qui devait attendre. On nous présentait des exigences qui étaient telles qu'il aurait fallu mettre la sécurité en jeu. Il aurait fallu réduire nos heures de repos, et cela entraîne d'autres problèmes.

Although there were cuts in 1993, in 1994, we ended up with a traffic surplus. At that point, we were no longer able to deal with traffic. There were incredible delays and criticism from industry, which was made to wait. We were presented with such requirements that we would have had to endanger safety. We would have had to cut our hours of rest, and that would lead to other problems.

M. Mercier: S'il y a moins de trafic, serait-ce en partie parce que les bateaux sont plus gros?

Mr. Mercier: If there is less traffic, could it be in part because ships are bigger?

Capt Belley: Non. Depuis la construction de la Voie maritime en 1959, la dimension maximum n'a pas changé, si ce n'est de un ou deux pieds. Quant au tonnage depuis l'ouverture de la Voie maritime, on parle d'un maximum de 25 000 tonnes.

Capt Belley: No. Since the Seaway was built in 1959, the maximum size hasn't changed, except for maybe a foot or two. As to tonnage since the opening of the Seaway, it would be a maximum of 25,000 tonnes.

M. Mercier: C'est le maximum ou la moyenne?

Mr. Mercier: That's the maximum or the average?

Capt Belley: La moyenne sur les navires canadiens est d'environ 25 000 tonnes et sur les navires étrangers, elle est, je dirais, d'environ 19 000 tonnes de cargaison.

Capt Belley: The average for Canadian ships is about 25,000 tonnes and on foreign ships, it is I would say about 19,000 tonnes in cargo.

• 1250

Le président: Merci, monsieur Mercier.

The Chairman: Thank you, Mr. Mercier.

Mr. Hubbard: You have 60 members. Who determines the number of members you have in your group?

M. Hubbard: Vous avez 60 membres. Qui décide du nombre de membres dans votre groupe?

Capt Burgess: The board of directors of the pilot authority.

Capt Burgess: Le conseil d'administration de l'administration des pilotes.

Mr. Hubbard: You said that in 15 years you have taken in one man.

M. Hubbard: Vous avez dit qu'en 15 ans, vous avez engagé un seul homme.

Capt Burgess: Yes, in our district. That's the Welland Canal from Port Welland to Sarnia.

Capt Burgess: Oui, dans notre district. C'est le Canal Welland, du Port Welland à Sarnia.

Mr. Hubbard: If the average age of starting is around 40, in the near future you're going to have a crisis in the availability of pilots.

M. Hubbard: Si l'on commence en moyenne à 40 ans, dans un proche avenir vous allez avoir une crise en ce qui concerne la disponibilité des pilotes.

Capt Burgess: The reason it's 40 is that in our area especially, just about everybody who comes in must have been a master first. You want men with shiphandling experience, because in our area 90% of the job is shiphandling.

Capt Burgess: L'âge est fixé à 40 ans car, presque tous ceux qui viennent dans notre secteur en particulier doivent avoir été capitaines auparavant. Nous voulons des hommes qui ont une expérience dans le manoeuvre des navires puisque 90 p. 100 du travail consiste à manoeuvrer un navire.

Mr. Hubbard: You say you're an essential public service. In most industries that are essential services and are regulated by the federal government, there is some degree of equality.

M. Hubbard: Vous dites que vous êtes un service public essentiel. Dans la plupart des industries qui sont des services essentiels et qui sont réglementés par le gouvernement fédéral, il y a un certain degré d'égalité.

[Texte]

Mr. Jordan, for example, has indicated his concern about pilotage. We find that in some areas pilots are getting from \$140,000 to as high as \$200,000 a year to do their work. Does your organization feel you're being poorly treated? What has happened?

Capt Burgess: We would like to transfer to those areas.

Mr. Hubbard: What has happened to your group relative to the others?

Capt Childerhose: We've been under government restraint for five years. I've been piloting five years and we've had a 2% increase in pay. That's what happened to our pilotage.

Mr. Hubbard: Do you feel these other groups are giving your association a bad name as a result of their mercenary attitudes and increasingly high wages?

Capt Burgess: Each area is different. I imagine you're talking about the west coast. They have an altogether different system and they work 12 months a year.

Capt Childerhose: We're on par with lake masters.

Capt Burgess: Not any more, because we've been under restraint.

Mr. Hubbard: In all fairness to the system, do you think your method should be the one this committee recommends across the country?

Capt Childerhose: We made money last year.

Capt Burgess: The authority made money last year.

Mr. Hubbard: Thanks.

Mr. Fontana: The only reason the pilotage authority makes money is that it keeps increasing the tariffs. That's the problem. Everybody seems to think that's the easy answer, and I would agree. We've heard this three times now from three pilotage authorities. It's the easy answer. The tariffs go up and the user pays, and that's unsustainable. That is unsustainable if we are to have a competitive marine sector in this country.

I've heard that there's something wrong with the system. It's not whether or not you need pilots. You've made your argument in terms of why we need pilots, and I would agree. On the west coast we were told that 256 people tried to get their pilots licences. It was taking 15 to 20 years to get a licence. People were failing. Nobody is getting into the system because you have a closed shop. Somebody who gives the exam is marking the exam. The system is wrong.

If an aircraft controller, who puts people's lives on the line, can get trained in three or four years for a very stressful and important job, it is difficult to see how it can take 15 to 20 years to become a pilot, who then make less than what a master on a ship gets. That is wrong. We need you to tell us how to help you open up this system so that more people can get into it, we don't have a monopoly and there is competition. That's what we're looking for.

To suggest that you can maintain the same 60 people after 15 years just by increasing the tariffs and not changing the system—that's not going to happen. It can't stay that way.

[Traduction]

Monsieur Jordan, par exemple, a soulevé ses préoccupations sur le pilotage. On voit que, dans certains secteurs, les pilotes gagnent de 140 000\$ à 200 000\$ par an pour leur travail. Votre organisation estime-t-elle que vous êtes lésés? Que s'est-il passé?

Capt Burgess: Nous aimerions être transférés dans ces secteurs.

M. Hubbard: Que s'est-il passé dans votre groupe par rapport aux autres?

Capt Childerhose: Depuis cinq ans, nous sommes limités par le gouvernement. Je suis pilote depuis cinq ans, et notre salaire a augmenté de 2 p. 100. C'est ce qui s'est passé pour nous.

M. Hubbard: Croyez-vous que ces autres groupes ternissent votre association, étant donné leurs attitudes mercenaires et leurs salaires de plus en plus élevés?

Capt Burgess: Chaque secteur est différent. Je crois que vous parlez de la côte ouest. Ils ont un système tout à fait différent et travaillent 12 mois par année.

Capt Childerhose: Nous sommes au même niveau que les capitaines des Grands Lacs.

Capt Burgess: Ce n'est plus le cas, parce que nous avons subi des restrictions.

M. Hubbard: Soyons juste envers le système: croyez-vous que le comité devrait recommander votre méthode, pour tout le pays?

Capt Childerhose: Nous avons fait des bénéfices l'an dernier.

Capt Burgess: L'administration a fait des bénéfices l'an dernier.

M. Hubbard: Merci.

M. Fontana: L'administration de pilotage fait des bénéfices pour la seule et unique raison qu'elle augmente constamment ses tarifs. C'est là le problème. On semble croire que c'est la solution la plus facile, et je suis d'accord. Les trois administrations de pilotage nous l'ont dit trois fois. C'est la solution de facilité. Les tarifs augmentent et l'utilisateur doit payer, et cela ne peut pas durer si nous voulons un secteur maritime concurrentiel dans ce pays.

On m'a dit le système posait un problème. Ce n'est pas de savoir si on a besoin ou non, de pilotes. Vous avez présenté votre argument en expliquant pourquoi nous avons besoin de pilotes, et je suis d'accord. On nous a dit que sur la côte ouest, 256 personnes ont tenté d'obtenir leur permis de pilote, et qu'il fallait de 15 à 20 ans pour l'obtenir. Les gens échouaient. Personne n'intègre le système parce que vous avez fermé les portes. La personne qui donne l'examen le corrige aussi. Le système est défectueux.

Si un contrôleur de la circulation aérienne, qui peut mettre en danger la vie des gens, peut obtenir une promotion en trois ou quatre ans pour un emploi très stressant et très important, il est difficile de voir pourquoi il faut 15 à 20 ans pour devenir pilote, alors qu'on gagne moins qu'un capitaine de navire. Ce n'est pas bien. Veuillez nous dire comment on peut vous aider à ouvrir ce système pour que plus de personnes puissent y participer, pour qu'il n'y ait pas de monopole et qu'il y ait concurrence. C'est ce que nous cherchons.

Dire que vous pouvez garder les mêmes 60 personnes après 15 ans, en augmentant tout simplement les tarifs et sans changer le système—cela ne se passera pas. La situation ne peut pas rester telle quelle.

[Text]

[Translation]

Capt Burgess: If you're asking where they're coming from, I was talking to the president of our American counterpart organization the other day. They need pilots. They're shorthanded but they have not had one application because people can make more sailing as a third mate.

Capt Burgess: Si vous voulez connaître leur point de vue, je parlais au président de notre homologue américaine l'autre jour. Ils ont besoin de pilotes. Ils n'en ont pas assez, mais ils n'ont pas eu une seule demande parce les gens peuvent gagner plus d'argent comme capitaine de troisième classe.

• 1255

Capt Pifer: They did have a case in point in Detroit. From a fireboat, they drew a mate or a deckhand or whatever he was and put him on extensive training. It was several years before he went on his own. He only went from Detroit to Port Colborne, but he couldn't handle it. He was doing the harbours in between, but just didn't have the expertise. He openly said he couldn't do it.

Capt Pifer: Un cas exemplaire s'est posé à Détroit. On a pris un second ou un matelot, ou peu importe, d'un bateau-pompe et on l'a envoyé en formation intensive. Il lui a fallu quelques années pour apprendre à travailler seul. Il ne faisait que le circuit Détroit-Port Colborne, mais il n'y arrivait pas. Il faisait les ports situés entre ces deux points, mais il n'avait tout simplement pas la compétence voulue. Il a admis qu'il n'y arrivait pas.

Mr. Fontana: Then the requirement has to be wrong. I still don't understand why it's taking people...not only in this organization. We've heard this about the St. Lawrence, about the Laurentian and about the west coast. It is a system that obviously protects those who are in it. Those wages on the west coast are making \$230,000 a year. Of course they don't want to have anybody else in the dam business. You wouldn't want to. You have a monopoly. But we have to think of the overall—

M. Fontana: Alors ce sont les exigences qui sont fausses. Je ne comprends toujours pas pourquoi il faut des gens... pas seulement dans cette organisation. On a entendu la même chose au sujet de la voie maritime du Saint-Laurent, des Laurentides et de la côte ouest. C'est un système qui de toute évidence protège ceux qui en font partie. Les gens de la côte ouest gagnent 230 000\$ par année. Bien sûr, ils ne veulent pas entendre parler de concurrence. Cela se comprend. Ils ont le monopole. Mais il nous faut penser à l'ensemble...

Capt Burgess: I don't think you can compare us with the west coast.

Capt Burgess: Je ne crois pas que l'on puisse nous comparer à la côte ouest.

Mr. Fontana: I'm not comparing you. At \$80,000, believe me—

M. Fontana: Je ne vous compare pas. À 80 000\$, croyez-moi.

Capt Burgess: They are not employees, we're employees.

Capt Burgess: Ce ne sont pas des employés, nous sommes des employés.

Mr. Fontana: I realize that, and Charlie touched on it. But the system is definitely wrong when it's closed and it's monopolistic. I'm talking about the whole system. That's what we're charged with—

M. Fontana: Je comprends, et Charlie en a parlé. Mais le système est clairement déficient s'il est fermé et s'il représente un monopole. Je parle de l'ensemble du système. C'est ce que nous devons...

Capt Pifer: It isn't closed here. A total of 21 people wrote the exam yesterday and there will be people coming in. It's open to anyone who has the qualifications.

Capt Pifer: Le système n'est pas fermé ici. Hier, 21 personnes se sont présentées à l'examen, et d'autres seront engagées. Le système est ouvert à quiconque est qualifié.

Capt Childerhose: You mention the qualifications. I came from the industry not too long ago. One of the problems is that Canada has flagged out most of its ships. It's hard to get fee time for young people coming up through the schools. They get qualified with a third-mate's licence, but they can't find a job.

Capt Childerhose: Vous parlez de qualifications. J'étais dans l'industrie, il n'y pas si longtemps. L'un des problèmes, c'est que le Canada a immatriculé la plupart de ses navires à l'étranger. Les jeunes diplômés ont du mal à obtenir du temps en mer. Ils quittent l'école avec un brevet de troisième lieutenant mais ne peuvent pas trouver du travail.

Mr. Fontana: Now there's a good point. We haven't heard that before.

M. Fontana: C'est une bonne observation. Nous l'avons déjà entendue.

Capt Childerhose: But the trend in the world is to go for Third World crews now. They're cheap. Russians are on the market now for \$8 to \$10 a day, and that's for a licensed officer. There are Poles, Filipinos, Koreans and so on.

Capt Childerhose: Mais la tendance mondiale est à l'engagement des équipages du Tiers Monde. Ils sont bon marché. On peut engager des Russes aujourd'hui à 8\$ ou 10\$ par jour, et pour un officier titulaire d'un permis. On trouve des Polonais, des Philippines, des Coréens et d'autres.

Mr. Fontana: You wouldn't want to be paid in roubles, believe me.

M. Fontana: Vous ne voudriez pas être payés en roubles, croyez-moi.

Capt Childerhose: A lot of these licences are bogus. We're seeing Panamanian licences and Liberian licences, but they have no experience.

Capt Childerhose: Bon nombre de ces permis sont bidons. On voit des permis panaméens et des permis libériens, mais leur titulaire n'ont aucune expérience.

[Texte]

The Chairman: Given circumstances such as these, given the criteria that will be needed to become a pilot, it sounds as though there's going to be an imposed need to have change in the way pilots are licensed.

Capt Burgess: I would hate to see the standard lowered.

The Chairman: No, we're not talking about lowering of standards, we're talking about criteria to become a pilot. There's going to have to be a fluctuation or else you won't have pilots.

Capt Belley: I think you're missing a little bit of the point here. Increased tariffs came about because of decrease in traffic. If you get fewer ships coming in and you have, let's say, 50 people to pay out of those number of ships, you need money to pay those 50 people. So if you divide the number of ships by two, you're going to have to increase the tariff. That's why it goes up.

Mr. Fontana: In the private sector, you lower your price, you don't increase it.

Capt Childerhose: I'd like to mention that we have a memorandum of agreement here on the lake. The Americans, in their private system, are pushing for the tariff increase. We've been subsidized by the pilotage, and we've held our tariffs down. It's the Americans in Washington who have been pushing, and are still pushing today, to increase the tariffs.

Capt Pifer: There's one more point, too. When I started in this we had 45 pilots in our district. Last year we were down to 13, and we handled the influx of traffic, as well, with the addition of one man. This means 14 men are doing the same job 45 were doing. So it's not that we haven't done things to alleviate the expense.

Mr. Comuzzi: I have one point of order, Mr. Chairman, when we talk about the Americans. I've been advised that the Americans have already experimented, and are progressing very quickly, with the new technology and global positioning to alleviate the concern of the lack of pilots and to reduce the costs. I believe they will be making submissions to us with respect to the advancements they've made with the new technology and how it affects the future need on the Great Lakes—St. Lawrence system for any pilots at all. They have the technology.

Capt Burgess: The global positioning system will only tell you where you've been; it doesn't tell you where you're going.

Capt Pifer: Up to 15% to 20% of them were out of whack last year. They weren't operative.

The Chairman: Only because of time, gentlemen, we can't get into an examination of how global positioning works.

Jake, you have one short question.

Mr. Hoepfner: I do. I was interested in the comments the gentleman made on the marine fleet being flagged out.

Are you telling us our marine fleet is running under foreign countries?

[Traduction]

Le président: Aux vues de circonstances comme celles-là, et aux vues des critères qu'il faut respecter pour devenir pilote, la nécessité de modifier la façon dont les pilotes obtiennent leur permis semble s'imposer.

Capt Burgess: Je ne voudrais pas qu'on abaisse les normes.

Le président: Non, il ne s'agit pas d'abaisser les normes, il s'agit des critères qu'il faut respecter pour devenir pilote. Il faudra qu'il y ait fluctuation, autrement on n'aura pas de pilotes.

Capt Belley: Je crois que l'on s'égare un peu ici. Les tarifs ont augmenté parce que le trafic a diminué. Si vous avez moins de navires et qu'il vous faut, disons, 50 personnes à rémunérer à partir du nombre de navires, il vous faut de l'argent pour payer ces 50 personnes. Donc, si vous divisez le nombre de navires par deux, il vous faut augmenter le tarif. C'est la raison de l'augmentation.

M. Fontana: Dans le secteur privé, on abaisse le prix, on ne l'augmente pas.

Capt Childerhose: Je tiens à dire que nous avons un protocole d'entente ici au lac. Les Américains, avec leur système privé, réclament une augmentation des tarifs. Nous avons été subventionnés par le pilotage et nous avons maintenu de bas tarifs. Ce sont les Américains à Washington qui ont réclamé, et qui réclament encore, l'augmentation des tarifs.

Capt Pifer: Il y a un autre élément. À mes débuts, nous étions 45 pilotes dans notre district. L'an dernier, nous n'étions plus que 13, et en ajoutant un homme, nous nous sommes occupés du trafic. Ce qui veut dire que 14 hommes font le même travail que 45 hommes autrefois. Donc, ce n'est pas comme si nous n'avions pas fait notre part pour diminuer les dépenses.

M. Comuzzi: Au sujet des Américains, monsieur le président, j'invoque le règlement. On me dit que les Américains ont déjà fait l'essai, et font d'ailleurs des progrès rapides en ce sens, de la nouvelle technologie et du Système de positionnement global pour remédier au manque de pilotes et réduire les coûts. Je crois savoir qu'ils vont nous faire un exposé au sujet des avancées qu'ils ont réalisées grâce à cette nouvelle technologie et sur les besoins futurs en pilotes sur le système des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Ils ont la technologie voulue.

Capt Burgess: Le Système de positionnement global vous dit seulement où vous êtes; il ne vous dit pas où vous allez.

Capt Pifer: Entre 15 et 20 p. 100 des appareils se sont trompés l'an dernier. Ils étaient inopérants.

Le président: Comme nous manquons de temps, messieurs, nous ne pouvons pas discuter du fonctionnement du Système de positionnement global.

Jake, vous avez une petite question.

M. Hoepfner: Oui. Ce monsieur a dit que la flotte canadienne est immatriculée à l'étranger, et cela m'intrigue.

Est-ce à dire que la flotte canadienne bat pavillon étranger?

[Text]

[Translation]

• 1300

Capt Childerhose: We have no foreign ship companies running in Canada right now. All we have are inland vessels and that's where we get our training. We have two or three companies that are left on the lakes and they're forced to take Canadian crews so we can get sea time. Other than that, we have no chance of getting any foreign experience.

Capt Burgess: Canada has more foreign-going ships, but they're not under Canadian flags.

The Chairman: They're flags under different countries.

Mr. Hoepfner: So they do not pilot those ships then if they're under foreign flags.

Capt Burgess: No, we don't pilot the lake ships. When those foreign flag ships come up, yes, they must take pilots.

Mr. Hoepfner: Okay. Thank you.

The Chairman: Gentlemen, thank you for your submission and the time you've taken to answer our questions as well. We appreciate it.

Capt Burgess: Thank you very much.

The Chairman: Colleagues, I ask the Ontario Wheat Producers' Marketing Board to join us at the table. They are represented by Gus Sonneveld, the director, and William McLouny, the general manager.

Gentlemen, welcome to the committee. We look forward to your presentation.

Mr. Gus Sonneveld (Director, Ontario Wheat Producers' Marketing Board): Mr. Chairman, if I may, my voice isn't 100%, so our general manager will read the brief to you and I will try to answer the questions. If I need help, our general manager will hold the flag high. Mr. McLouny will present it to you.

The Chairman: Thank you.

Mr. William McLouny (General Manager, Ontario Wheat Producers' Marketing Board): Thank you for the opportunity to appear before you.

On behalf of the Ontario Wheat Board and Ontario wheat producers, we'd like to take the opportunity to be before the committee and to comment on the marine study. We also would like to thank the Minister of Transport and yourself, Mr. Chairman, for taking the initiative to focus on the Great Lakes—St. Lawrence Seaway and the marine study.

Now, I am not a producer. I am the manager of the Ontario Wheat Board. Gus is a producer, one of ten producers and ten directors elected to the Ontario Wheat Board. We represent about 18,000 growers in the province. Our board markets about 1 million tonnes per year of soft white wheat and about 150,000 tonnes per year of red wheat. The provincial value of our crop is about \$150 million per annum.

Capt Childerhose: Il n'y a pas de compagnie de navigation étrangère établie au Canada à l'heure actuelle. Tout ce que nous avons, ce sont des bateaux de navigation intérieure, et c'est là que nous obtenons notre formation. Il reste deux ou trois compagnies sur les lacs, et elles sont obligées d'engager des équipages canadiennes pour que nous puissions obtenir du temps en mer. Sinon, nous n'avons aucune possibilité d'obtenir la moindre expérience à l'étranger.

Capt Burgess: Le Canada a plus de bateaux immatriculés à l'étranger, mais ils ne battent pas pavillon canadien.

Le président: Ils sont immatriculés dans d'autres pays.

M. Hoepfner: Donc, vous ne pilotez pas ces navires s'ils battent pavillon étranger.

Capt Burgess: Non, nous ne pilotons pas les navires qui entrent dans les lacs. Lorsque ces navires étrangers arrivent, ils doivent prendre des pilotes.

M. Hoepfner: D'accord. Merci.

Le président: Messieurs, je vous remercie de nous avoir présenté cet exposé et d'avoir pris le temps de répondre à nos questions. Nous vous en savons gré.

Capt Burgess: Merci beaucoup.

Le président: Chers collègues, j'invite maintenant les représentants de la Commission ontarienne de commercialisation du blé à nous rejoindre. Il s'agit de Gus Sonneveld, administrateur, et de William McLouny, directeur général.

Messieurs, bienvenue au comité. Nous vous écoutons.

M. Gus Sonneveld (administrateur, Commission ontarienne de commercialisation du blé): Monsieur le président, avec votre permission, comme ma voix n'est pas à son meilleur, notre directeur général vous lira notre exposé et je tâcherai de répondre à vos questions. Si j'ai besoin d'aide, notre directeur général prendra le relais. M. McLouny fera l'exposé.

Le président: Merci.

M. William McLouny (directeur général, Commission ontarienne de commercialisation du blé): Nous remercions le comité de son invitation.

Au nom de la Commission ontarienne de commercialisation du blé et des producteurs de blé de l'Ontario, nous aimerions nous prononcer sur l'étude que le comité a entreprise. Nous tenons aussi à remercier le ministre des Transports et vous-même, monsieur le président, car c'est grâce à vous que cette étude porte expressément sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

Je ne suis pas producteur. Je suis le directeur général de la Commission ontarienne de commercialisation du blé. Gus est producteur, c'est l'un des dix producteurs et administrateurs élus à la Commission ontarienne de commercialisation du blé. Nous représentons environ 18 000 producteurs ontariens. Notre commission met en marché chaque année environ 1 million de tonnes de blé tendre blanc et environ 150 000 tonnes de blé roux. La valeur annuelle de la récolte provinciale se situe à environ 150 millions de dollars par année.

[Texte]

Our product is in a competitive position for export sales just because of our geography. The total grains and oilseed commercial trade in Ontario is approximately 5 million tonnes. This year the approximate export of wheat is 400,000 tonnes, soybeans is 400,000 tonnes, and corn is 250,000 tonnes.

Corn is exported out of the St. Lawrence Seaway system for domestic usage to Quebec and the Maritimes. Great Lakes—St. Lawrence Seaway elevators include, as you know, Thunder Bay for export and domestic, Goderich, Samia, Windsor, Port Stanley, Hamilton, Port Colborne, and Prescott. Some soybeans do move via containers to the U.S. through eastern and southern ports. Competitive rates are a factor for soybeans and some tonnage has even been shipped by container lots out of Vancouver for Pacific Rim countries.

The volume of grain shipped through the Great Lakes—St. Lawrence Seaway is based on competition. This year substantial commodity movement through the system was realized, but what was the reason? The west coast's export volume was at maximum capacity. Rates in the Mississippi more than doubled; the standard rate for Mississippi movement is \$6 per tonne from Minneapolis to New Orleans and about \$4.80 per tonne from Illinois to New Orleans. There was a shortage of rail availability, therefore shipments through the seaway were economical and competitive. On average, bulk grain rates for seaway are approximately \$9 per tonne.

Direct exports from Thunder Bay terminals totalled about 2.8 million tonnes in the 1993 crop, compared to 1.2 million tonnes in the 1992 crop, and eastern transfer elevators decreased to about 4.5 million tonnes. We've provided a chart for you. It's based on the 1993 crop, so it may be old information, but it's excerpted out of the Canadian Grain Commission and shows the seaboard handlings of the major grains.

Now, the committee must be aware that producers of our primary products must move the commodity from farm gate to domestic or export positions at the least cost and in an efficient manner. To do this, our product must move on a competitive basis, logistically and economically.

In examining the through-put of commodities via Duluth and Superior, a significant volume of product has moved through the seaway system out of the central U.S. for export destinations to the Middle East. That information is appended to the document, which you can examine later.

The point here is that the Great Lakes—St. Lawrence Seaway system cannot be looked at in isolation, but must be looked at with a binational view. The Ontario Wheat Producers' Marketing Board supports the recommendations put forward by the subcommittee on the St. Lawrence Seaway, and we measure that support based on how the Minister of Transport and the Minister of Finance receive and use the recommendations.

[Traduction]

Notre produit jouit d'un avantage concurrentiel pour l'exportation ne serait-ce qu'en raison de la géographie. L'Ontario exporte au total environ 5 millions de grains et d'oléagineux. Cette année, on exportera environ 400 000 tonnes de blé, 400 000 tonnes de soya et 250 000 tonnes de maïs.

Le maïs est exporté par la Voie maritime du Saint-Laurent vers le Québec et les Maritimes où il est consommé localement. Comme vous le savez, on trouve des silos sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent à Thunder Bay, pour l'exportation et la consommation locale, Goderich, Samia, Windsor, Port Stanley, Hamilton, Port Colborne et Prescott. Certains chargements de soya sont exportés par conteneurs vers les ports du littoral est et sud des États-Unis. Les tarifs concurrentiels sont importants pour le soya, et certains chargements ont été envoyés de Vancouver par conteneur à destination des pays riverains du Pacifique.

Le volume de grain expédié par la Voie maritime du Saint-Laurent est fonction de la concurrence. Cette année, on a assisté à un mouvement de denrées substantiel dans le système, mais pourquoi? Le volume d'exportation de la côte ouest avait atteint sa capacité maximum. Les tarifs sur le Mississippi avaient plus que doublé; le tarif normal pour le Mississippi est de 6\$ la tonne de Minneapolis jusqu'à la Nouvelle-Orléans, et d'environ 4,80\$ la tonne de l'Illinois jusqu'à la Nouvelle-Orléans. On manquait de moyen de transport ferroviaire, et c'est pourquoi il était économique et concurrentiel de passer par la voie maritime. En moyenne, il en coûte environ 9\$ la tonne pour expédier des grains en vrac par la Voie maritime du Saint-Laurent.

Les exportations directes des terminaux de Thunder Bay totalisaient environ 2,8 millions de tonnes pour la récolte de 1993 comparativement à 1,2 million de tonnes pour la récolte de 1992, et les silos de transbordement de l'Est ont baissé à environ 4,5 millions de tonnes. Nous vous avons apporté un tableau. Le tableau se fonde sur la récolte de 1993, ce sont des renseignements qui ont peut-être un peu vieilli, mais ils sont tirés de la Commission canadienne des grains et il montre les expéditions maritimes des principaux grains.

Le comité doit savoir que les producteurs du secteur primaire comme nous doivent expédier les denrées de la ferme jusqu'au point de consommation intérieure ou d'exportation de la façon la plus économique et la plus efficiente qui soit. C'est pourquoi notre produit doit voyager à prix concurrentiel, tant sur le plan logistique qu'économique.

Lorsqu'on examine le débit des denrées à Duluth et au Lac Supérieur, on constate qu'un volume important de produits a emprunté la voie maritime à partir du centre des États-Unis pour être exporté vers le Moyen-Orient. Nous avons annexé ces informations à notre texte, vous pourrez les examiner plus tard.

● 1305

Le fait est que le système des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent ne peut être examiné isolément. Il faut que cet examen parte d'une optique binationale. La Commission ontarienne de commercialisation du blé est favorable aux recommandations proposées par le sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Et notre soutien sera fonction de l'utilisation que le ministre des Transports et le ministre des Finances feront de ces recommandations.

[Text]

[Translation]

Are the recommendations being used to support the government's vision of stepping out of regulatory and financial commitment to a vital transportation mode for bulk commodities? That is the question that we put forward.

Le gouvernement se servira-t-il de ces recommandations pour mettre fin à son soutien réglementaire et financier à ce mode de transport vital pour les denrées en vrac? C'est la question que nous vous posons.

We ask this committee to reflect on their objectives and principles under their terms of reference. Our competitive challenges are fairly clear. As producers of a primary product, we must have available to us a transportation system that is equal in access and cost to our competitors. The federal government must provide the overall parameters for policy and regulatory enforcement. The term "commercialization" leads us to believe that government is looking at privatization of certain sectors of the Great Lakes—St. Lawrence Seaway system.

Nous demandons au comité de réfléchir aux objectifs et aux principes qui inspirent son mandat. Nos défis concurrentiels sont assez clairs. En tant que producteurs primaires, il nous faut un système de transport auquel nos concurrents auront un accès égal et au même coût. Le gouvernement fédéral doit arrêter les paramètres généraux d'application réglementaire. Le terme «commercialisation» nous porte à croire que le gouvernement envisage de privatiser certains secteurs du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

The key objective is for the committee to develop a vision or plan of harmonizing the competitive linkages between Canada and the U.S. The principle of user pay, user say, goes hand in hand. The government should not eliminate services if there's not a clear federal role, or if there are no users willing to pay for them. If the federal government is looking at subsidies, direct or indirect, and are truly willing to embody all port authorities, regulations, pilotage costs, etc., then this must be done in total, but not to deal in isolation to specific ports. Churchill is a fine example.

Il s'agit essentiellement pour le comité d'articuler une vision ou un plan visant à harmoniser la concurrence entre le Canada et les États-Unis. C'est le payeur qui décide, voilà le principe. Le gouvernement fédéral ne devrait pas éliminer de services s'il n'a pas un rôle clair à jouer, ou s'il n'y a pas d'utilisateurs disposés à payer pour ce service. Si le gouvernement fédéral veut subventionner, directement ou indirectement, et veut vraiment prendre en charge toutes les autorités portuaires, la réglementation, les coûts de pilotage, etc., tout cela doit se faire dans le cadre d'une stratégie globale, et non isolément, dans le cadre d'une stratégie propre à chaque port. Churchill en est un bel exemple.

In the United States, the port authority deals with local and regional impact. There must be an assessment of local benefit. This also should be true in the Canadian system. As mentioned earlier, the board supported the recommendations out of the subcommittee on the seaway. There's a strong opinion that the report should not be taken as a vehicle by the Minister of Transport to be proactive on cost recovery and elimination of services.

Aux États-Unis, l'autorité portuaire gère les répercussions locales et régionales. Elle doit prendre en compte l'intérêt local. On devrait en faire autant dans le système canadien. Comme nous l'avons dit plus tôt, la Commission est favorable aux recommandations proposées par le sous-comité sur la Voie maritime. Nous croyons fermement que le ministre des Transports ne doit pas se servir de son rapport pour aller de l'avant avec le recouvrement des coûts et éliminer des services.

We would recommend that a working subcommittee of industry members be established to follow up on the recommendations by the committee. This should not be left in the hands of Transport bureaucrats. Furthermore, we would welcome the opportunity to review the analysis conducted thus far by the Minister of Transport on the subcommittee's recommendations.

Nous recommandons la création d'un groupe de travail formé de représentants de l'industrie qui donnerait le suivi voulu aux recommandations du sous-comité. Il ne faut pas laisser cette responsabilité entre les mains des bureaucrates du ministère des Transports. De plus, nous serions heureux de prendre connaissance de l'analyse que le ministre des Transports a faite des recommandations du sous-comité.

We have some recommendations but I'll leave those for Gus to expand on. They're short but there's a bit of detail that needs to follow with them.

Nous avons des recommandations, mais je laisserai à Gus le soin de vous les expliquer. Elles sont brèves, mais il faut en expliquer quelque peu les détails.

Mr. Sonneveld: This is just to give you some idea of the location of Ontario terminals from Prescott around to the north end of Lake Huron. From a competitive point of view, we took border trade data from Duluth to show you that the Great Lakes is still a great place to do business out of. If you look at the destinations of export, that's one of them. On the last page it shows that there's a competitive factor in the Great Lakes, where you see the business that goes on in terms of buying and selling commodities.

M. Sonneveld: Je veux seulement vous donner une idée de l'emplacement des terminaux de l'Ontario, de Prescott jusqu'à l'extrémité nord du lac Huron. Pour vous montrer en quoi consiste la concurrence, nous nous sommes servis de données sur le commerce interfrontalier de Duluth qui indique qu'on peut encore faire d'excellentes affaires dans les Grands Lacs. Voyez les destinations d'exportations, c'est un bon exemple. À la dernière page, on voit que les Grands Lacs offrent un avantage compétitif, si l'on considère le volume d'achat et de vente des produits.

It brings up the subject-matter of our recommendation—the cost per mile for other rail shipments. In our previous paper to the government we used Mississippi rail and the St. Lawrence as a guide, I think. We like to come back to you and say that if we

Ce qui nous amène au coeur de notre recommandation: à savoir le coût par mille des expéditions ferroviaires. Dans le mémoire antérieur que nous avons adressé au gouvernement, nous nous sommes servis comme guide du réseau ferroviaire du

[Texte]

as primary producers—I'm using agriculture, but it could be pulp, wood or whatever—are to be competitive globally and in North America, you are committed to looking seriously at what that means in the North American sense and globally.

As primary producers we cannot compete when logistics prevent us from having any price when we have a seaboard destination. To compare us with the U.S., for instance, it has one. If you took the Mississippi, the 20-year average to move from Minneapolis to New Orleans was probably \$6 a tonne. To go to Thunder Bay from our area, the average was probably over \$10 in the last 10 years, and that's not taking into account some of the cost factors in the different ports.

It puts us in a precarious position as primary producers, whether in Manitoba or Ontario. To be competitive we must be able to have almost equal footing at a certain point; otherwise, we have major problems. I think that is going to show up, for instance, probably this year, in terms of cost factors of primary production vis-à-vis the return in the marketplace. The charges on the seaway are one factor.

I'm glad we didn't in particular get into how we feel about the powers of coast guard, but having read some of the commentary by the minister, especially when he said it costs \$600 million to have some of the services of the coast guard, and we have a 200-some million freight tonnage goal, I say, lordy, lordy, if we have to pay another \$3 a tonne, we are out of the world and out of the market. That's just an example. Take a serious look at whether we can afford the cost.

The potential of ports within the system to increase tonnage is a cost for usage. I don't think I have to speak to the converted. I think you know all there is to know about port authorities and about the local and regional problems, and we would like to recommend that you take a serious look at that.

Now we're free to deal with any questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Sonneveld, we appreciate that.

Mr. Hoepfner.

Mr. Hoepfner: Thank you, Mr. Chairman.

I was just wondering how much more wheat you can move. We have some in western Canada that we'd love to ship to the Ontario Wheat Board.

Mr. Sonneveld: If you're talking about the trade issue, it's somewhat different. I hope that somehow we can get this cleared up with the United States. As you know, we cannot ship our red wheat into the United States at all.

Mr. Hoepfner: You do have some advantage on the white wheat, don't you?

[Traduction]

Mississippi et de celui du Saint-Laurent, je crois. Nous tenons à vous dire que si nous, en tant que producteurs primaires,—je cite l'exemple de l'agriculture, mais il pourrait tout aussi bien s'agir de pâtes et papiers ou de bois—voulons être concurrentiels à l'échelle nord-américaine et globale, il faut se demander sérieusement ce que cela signifie dans le contexte nord-américain et global.

En tant que producteurs primaires, nous ne pouvons pas être concurrentiels si la logistique n'offre pas de bons prix pour les destinations maritimes. Si on nous compare aux États-Unis, par exemple, voici un désavantage. Prenez le Mississippi, la moyenne sur 20 ans pour le transport de Minneapolis jusqu'à la Nouvelle-Orléans était probablement de 6\$ la tonne. De Thunder Bay jusqu'à notre région, la moyenne est probablement de 10\$ au cours des 10 dernières années, et ce, sans prendre en compte certains facteurs qui entrent dans le coût aux divers ports.

Ce qui nous met dans une position précaire en tant que producteurs primaires, que nous soyons du Manitoba ou de l'Ontario. Pour être concurrentiels, il nous faut être presque sur un pied d'égalité à un certain moment; autrement, nous partons perdants. C'est probablement ce qui va arriver cette année, par exemple, pour ce qui est des facteurs qui entrent dans le coût de la production primaire par rapport au rendement sur le marché. Les frais exigés sur la Voie maritime constituent l'un de ces facteurs.

Je suis heureux qu'on ne nous ait pas demandé ce que nous pensons des pouvoirs de la Garde côtière, et ayant lu certaines remarques faites par le ministre, particulièrement lorsqu'il a dit qu'il en coûte 600 millions de dollars pour certains services de la Garde côtière, et que nous visons un tonnage de fret de près de 200 millions, je dis que s'il nous faut payer 3\$ de plus la tonne, nous n'arriverons jamais à nous maintenir sur le marché. Ce n'est qu'un exemple. Il faut donc se demander sérieusement si nous pouvons nous permettre cette dépense.

Le potentiel d'augmentation du tonnage des ports à l'intérieur du système est fonction du coût d'utilisation. Je n'ai pas à prêcher à des convertis. Vous savez tous ce qu'il y a à savoir au sujet des autorités portuaires et des problèmes au niveau local et régional, et nous vous recommandons d'y regarder de près.

Nous sommes parfaitement disposés à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sonneveld.

Monsieur Hoepfner.

M. Hoepfner: Merci, monsieur le président.

Je me demande seulement si vous pouvez exporter encore beaucoup de blé. Dans l'Ouest canadien, nous en avons que nous adorerions expédier à la Commission ontarienne de commercialisation du blé.

M. Sonneveld: Si vous parlez de la question commerciale, c'est quelque peu différent. J'espère que nous pourrions régler cela avec les États-Unis. Comme vous le savez, nous ne pouvons pas exporter notre blé roux vers les États-Unis.

M. Hoepfner: Mais vous jouissez d'un avantage quelconque pour le blé blanc, n'est-ce pas?

• 1310

[Text]

Mr. Sonneveld: We have white, because we stuck to an original agreement with the United States government. We did not circumvent the system, and that's our only defence.

Mr. Hoepfner: I was amazed at your \$9 a tonne freight. . . What is the difference? We are told that from Thunder Bay through the seaway, we add another \$31 a tonne.

Mr. Sonneveld: Well, those figures in your studies out west are somewhat misleading.

Mr. Hoepfner: That's what I'm wondering. I'm astounded when you're talking about \$9 a tonne for freight through the seaway, because I'm sure we're charged at least \$31, if not \$35.

Mr. Sonneveld: That would probably be from Killarney. If you took the—

Mr. Hoepfner: No, no, this is from Thunder Bay on. I know what the freight rate is to Thunder Bay.

Mr. Sonneveld: From Thunder Bay, if you take the cost factors, including costs such as insurance, plus the in-and-out elevation in the St. Lawrence, it starts adding up; you have at least \$9 to \$12 on top of the freight rate. In my presentation I'm just talking about the freight rate.

Mr. Hoepfner: So the elevation charges are another problem.

Mr. Sonneveld: That's right. If you compare it with Duluth, then you could say you're being charged 11¢ to 20¢ a bushel at Thunder Bay and probably 5¢ or less in Duluth. The rationale for that is local. In Thunder Bay one company has to pay pretty near \$4 million in taxation; the same company in Duluth pays only \$450,000, I think, for the same system. It's a conglomeration of cost factors that puts us in a non-competitive position.

Mr. Hoepfner: How do we convince government that this is their problem?

The Chairman: You come together as the transport committee of the House of Commons and then you travel on the road from one coast to the other and get input.

Mr. Sonneveld: We are here again to somehow reinforce what we have been saying for 10 years: you cannot keep going this route forever; you have reached the wall. The primary production point of view is that we can no longer afford the cost. You take a tonne of product—

Mr. Hoepfner: I totally agree, but what do you suggest? I farm three miles from the U.S. border. We are seriously looking at moving all our product through the U.S. transportation system, because the terminals in Seattle will bid for grain at times. They won't charge terminal charges. How do we correct this system?

I hate to see this happening, because we need all the business in Canada, but as farmers along the U.S. border, we are fighting to survive. Something has to happen.

[Translation]

M. Sonneveld: Nous exportons le blé blanc parce que nous respectons l'accord original qui est intervenu avec le gouvernement des États-Unis. Nous ne contournerons pas le système, et c'est notre seul moyen de défense.

M. Hoepfner: Votre 9\$ la tonne me surprend. . . Quelle est la différence? On nous dit que de Thunder Bay jusqu'à l'extrémité de la Voie maritime, il faut ajouter 31\$ la tonne.

M. Sonneveld: Eh bien, ces chiffres qui paraissent dans vos études de l'Ouest portent quelque peu à confusion.

M. Hoepfner: C'est ce que je me demande. Je suis étonné de vous entendre dire qu'il en coûte environ 9\$ la tonne pour le fret sur la Voie maritime du Saint-Laurent, parce que j'ai la conviction qu'on nous demande au moins 31\$, sinon 35\$.

M. Sonneveld: À partir de Killarney, probablement oui. Si vous prenez le. . .

M. Hoepfner: Non, non, ce n'est qu'à partir de Thunder Bay. Je sais combien est le tarif fret jusqu'à Thunder Bay.

M. Sonneveld: À partir de Thunder Bay, si vous prenez tous les facteurs qui entrent dans le coût, dont l'assurance, plus le transbordement vers le Saint-Laurent, cela commence à faire beaucoup; vous ajoutez au moins entre 9\$ et 12\$ au tarif fret. Je ne parle dans mon exposé que du tarif fret.

M. Hoepfner: Donc les frais de transbordement posent un autre problème.

M. Sonneveld: C'est exact. Si vous comparez avec Duluth, vous pourriez dire qu'on demande entre 11 c. et 20 c. le boisseau à Thunder Bay et probablement 5 c. ou moins à Duluth. La raison s'en trouve au niveau local. À Thunder Bay, une compagnie doit payer près de 4 millions de dollars en taxes; la même compagnie à Duluth ne paie que 450 000\$, je crois, pour le même système. Tous ces facteurs qui entrent dans les coûts minent notre avantage concurrentiel.

M. Hoepfner: Comment allons-nous convaincre le gouvernement qu'il lui appartient de régler ce problème?

Le président: Vous réunissez le Comité des transports de la Chambre des communes, vous parcourez le pays d'un océan à l'autre et vous écoutez ce qu'on vous dit.

M. Sonneveld: Nous disons encore aujourd'hui ce que nous disons depuis 10 ans: on ne peut pas garder ce circuit pour toujours; on est au bout du rouleau. Les producteurs primaires sont d'avis qu'on ne peut plus se permettre cette dépense. Prenez une tonne de produits. . .

M. Hoepfner: Je suis tout à fait d'accord, mais qu'est-ce que vous suggérez? Ma ferme se trouve à trois milles de la frontière américaine. Nous envisageons sérieusement d'acheminer tous nos produits par le réseau de transport américain parce que les terminaux de Seattle font des appels d'offre à l'occasion pour du grain. Et il n'y a pas de frais pour les opérations terminales. Comment pouvons-nous corriger cet état de chose?

Je suis désolé que cela se produise, parce que nous avons besoin de faire des affaires au Canada, mais pour les agriculteurs qui se trouvent le long de la frontière américaine, c'est une lutte pour la survie. Il faut que quelque chose se fasse.

[Texte]

Mr. Sonneveld: I think you must take a long-term view. By the year 2000 under NAFTA, we're supposed to have the no-tariff issue resolved. Wishful thinking, but that's our agreement. By the year 2001 under GATT, we should be able to get rid of what you call a lot of subsidization in tonnage and all these things.

What you get is a levelling off of the discrepancies. Then the issue becomes one of how you can instil competition. Well, we as a board have been trying to do that by taking away set tariffs and allowing a farmer to do that individually. It has worked well.

I think there are ways and means both we and the government have to look at to let this take place without losing control. Anarchy is the worst thing to happen. Freedom is great, but anarchy can come from it. So you have to have a certain overall control, but let the people operate.

Mr. Hoepfner: So you're saying our western Wheat Board is too closed a shop.

Mr. Sonneveld: Now you're talking marketing. I am talking about transportation.

Mr. Hoepfner: Yes, but we are not allowed to use the transportation system because of the Wheat Board.

Mr. Sonneveld: I worked there for 11 years, and if I'm not so mistaken, I as an individual can get cars.

Mr. Hoepfner: You have to have a export permit from the Wheat Board.

Mr. Sonneveld: No, the Grain Commission.

Mr. Hoepfner: Well, call it whatever you want, but you have to have it. They work in very close harmony.

Mr. Sonneveld: If you have a problem, the GTA should be able to give you cars also.

The Chairman: Thank you, Jake.

Mr. Sonneveld, you're a very wise man. I'm glad you're with this committee today.

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, I don't know if I have a question. I just want to make a couple of comments.

As you know, when we did the seaway report we talked to the shipping companies and the shipowners. We were interested in trying to figure out what it cost to ship a tonne of grain.

It's a simple thing, Jake, isn't it? What does it cost to ship a tonne of grain from A to B?

We couldn't get that information from the railways, either CP or CN, and we couldn't get it from the shipowners. It's a guarded secret. We couldn't really come to any conclusion, as I think Jimmy and Charlie will agree. They sat on that committee.

[Traduction]

M. Sonneveld: Je pense qu'il faut voir les choses à long terme. D'ici l'an 2000, en vertu de l'ALÉNA, nous sommes censés avoir résolu la question de la disparition des tarifs. Ce sont des vieux pieux, mais c'est ce qui est dans l'entente. D'ici l'an 2001, dans le cadre du GATT, nous devrions pouvoir nous débarrasser d'une partie bonne partie des subventions au tonnage dont vous parlez, et de toutes sortes d'autres choses du genre.

Ce qui se passera, c'est que les différences s'atténueront. Il faudra ensuite déterminer comment favoriser la concurrence. En tant qu'office de commercialisation, c'est que nous avons essayé de faire en supprimant les tarifs établis et en permettant aux agriculteurs d'agi individuellement. Cela fonctionne bien jusqu'ici.

Je pense que nous et le gouvernement devons examiner les moyens à prendre pour que cela se produise sans toutefois que nous perdions le contrôle. L'anarchie, c'est la pire chose qui pourrait se produire. La liberté, c'est merveilleux, mais cela peut déboucher sur l'anarchie. Donc, il faut un certain contrôle global, mais il faut laisser les gens fonctionner.

M. Hoepfner: Donc, vous dites que, dans l'Ouest, notre Commission du blé est trop fermée.

M. Sonneveld: Vous parlez là de mise en marché; je veux parler de transport.

M. Hoepfner: D'accord, mais nous ne sommes pas autorisés à nous servir du réseau de transport à cause de la Commission canadienne du blé.

M. Sonneveld: J'ai travaillé là 11 ans, et si je ne me trompe pas, je pouvais obtenir des wagons en tant que particulier.

M. Hoepfner: Il faut un permis d'exportation de la Commission canadienne du blé.

M. Sonneveld: Non, de la Commission canadienne des grains.

M. Hoepfner: Eh bien, appelez la comme vous voulez, mais il faut un permis. Les deux sont très proches.

M. Sonneveld: Si vous avez un problème, l'OTG devrait pouvoir vous fournir également des wagons.

Le président: Merci, Jake.

Monsieur Sonneveld, vous êtes un sage. Je suis content que vous comparaisiez aujourd'hui devant le Comité.

M. Comuzzi: Monsieur le président, je n'ai pas vraiment de questions à poser. Je voudrais simplement faire quelques commentaires.

Comme vous le savez, quand nous avons préparé notre rapport sur la Voie maritime, nous avons parlé aux compagnies de transport maritime et aux armateurs. Nous voulions essayer de savoir combien il en coûtait pour expédier une tonne de grain.

C'est une question simple, Jake, n'est-ce pas? Combien en coûte-t-il pour expédier une tonne de grain du point A au point B?

Nous n'avons pas pu obtenir ce renseignement des compagnies ferroviaires, ni du CP ni du CN, pas plus que des armateurs. C'est un secret bien gardé. Nous ne pouvions donc vraiment pas tirer de conclusion, comme vous le diront probablement aussi Jimmy et Charlie, qui faisaient partie de ce Comité.

[Text]

Providentially, the Ontario Wheat Producers' Marketing Board came, with Gus and Mr. McLouny. They put the whole issue of what it really costs to transport a tonne of wheat in Canada into some kind of perspective. They put it into some perspective because of all the people who move all the wheat in Canada, they are the only people, I am told—and I stand corrected—who have to dig into their jeans and pay for shipping that wheat themselves.

Is that right, Gus?

Mr. Sonneveld: That's true.

Mr. Comuzzi: So that tells you what it costs to ship a tonne of grain—when you have to pay for it yourself. That doesn't happen anywhere else in Canada.

Mr. Sonneveld: The budget. . .

Mr. Comuzzi: Not yet, but I suspect it will. It'll level the playing field a little bit.

The other point I want to make is that I feel absolutely knowledgeable to find out that we do have a wheat industry in Canada. The white wheat is in demand by the Americans. The white wheat is used to make their cookies and bread, that type of stuff. That market will always stay there because they need your product. When you're dealing with the Americans, you find out that when they need your product, there is no problem. If they can't supply it themselves. . . and they can't supply wheat as good as your marketing board can.

As we go through this deliberating process we have to put a lot of reliance on what we have here in this presentation. It's factual. It talks about everything without government subsidy. It makes a lot of sense. I thank you gentlemen for coming and making this submission.

That is all I have to say. I don't have any questions.

• 1320

Mr. Hubbard: Just to summarize, Mr. Sonneveld is an expert at this; he's been at it for at least fifteen or twenty years, I assume.

Mr. Sonneveld: Longer.

Mr. Hubbard: You talk about elevation, which is one of the biggest costs we have with shipping. It seems to be a disproportionate cost in terms of what the Americans are charging. You're saying to this committee that municipal taxation, in your view, is one of the major impediments we have. Is that correct?

Mr. Sonneveld: It depends on what area you're talking about. Some of the port authorities are non-taxable, depending where they are. If you're in Halifax, it's somewhat of a different ball game from what it is if you're in Montreal or if you happen to be in Hamilton, which has a very good port authority. It's not losing money; it's even making money. I haven't heard any complaint by any shipping company, and we have started to use Hamilton for some of our raw commodities because it's a good shipping point.

[Translation]

Mais heureusement, la Commission ontarienne de commercialisation du blé a comparu, avec Gus et M. McLouny. Ils ont mis en perspective toute la question du coût réel du transport d'une tonne de blé au Canada. Ils ont mis cette question en perspective parce que, de tous les gens qui transportent tout ce blé au Canada, ils sont les seuls à ce qu'on m'a dit—et qu'on me corrige si je me trompe—qui doivent payer de leur poche l'expédition de ce blé.

C'est exact, Gus?

M. Sonneveld: C'est exact.

M. Comuzzi: Donc, on sait très bien combien il en coûte pour expédier une tonne de grain quand on doit payer pour soi-même. Cela ne se produit nulle part ailleurs au Canada.

M. Sonneveld: Le budget. . .

M. Comuzzi: Pas encore, mais je suppose que cela viendra. Cela permettra jusqu'à un certain point d'imposer les mêmes règles à tout le monde.

L'autre observation que je veux faire, c'est que je me trouve particulièrement bien informé pour savoir que nous avons effectivement une industrie du blé au Canada. Le blé blanc est en demande aux États-Unis. C'est celui dont les Américains se servent pour faire leurs biscuits et leur pain, par exemple. Ce marché sera toujours là parce que les Américains ont besoin de ce produit. Quand on fait affaire avec les Américains, on se rend compte que, quand ils ont besoin d'un produit, il n'y a pas de problème. S'ils ne peuvent pas le fournir eux-mêmes. . . et ils ne peuvent certainement pas produire du blé aussi bon que celui dont s'occupe notre Office de commercialisation.

Quand nous poursuivrons nos délibérations, nous devons nous fonder dans une large mesure sur ce que nous avons ici, dans cette présentation. Ce sont des faits précis, qui montrent que tout est possible sans subventions gouvernementales. C'est très sensé. Je vous remercie, messieurs, d'être venus nous présenter ce mémoire.

C'est tout ce que j'ai à dire. Je n'ai pas de questions.

M. Hubbard: Pour résumer, M. Sonneveld est un expert dans ce domaine; il s'occupe de cela depuis au moins 15 ou 20 ans, j'imagine.

M. Sonneveld: Et même plus.

M. Hubbard: Vous parlez de l'utilisation des silos, qui représentent un des coûts les plus élevés que nous devons assumer pour le transport. Il me semble que ce coût est disproportionné par rapport à ce que les Américains perçoivent. Vous avez dit au Comité que, d'après vous, les taxes municipales constituent un des principaux obstacles que nous ayons à surmonter. Est-ce exact?

M. Sonneveld: Tout dépend du domaine dont on parle. Certaines autorités portuaires ne sont pas taxables; tout dépend de l'endroit. Ce n'est pas tout à fait la même chose à Halifax et à Montréal, ou encore à Hamilton où l'autorité portuaire est très efficace. Elle ne perd pas d'argent; elle en fait même. Je n'ai jamais entendu aucune compagnie de transport se plaindre, et nous avons commencé à expédier une partie de nos matières premières à partir de Hamilton parce que c'est un bon point de départ.

[Texte]

It depends on where it is, what authority it has and what the rules of the game are in the areas they work in. Taxation is a very crucial one. For instance, we recommend the Port of Prescott be kept. It's good for transfer and for export. It helps our competition with the United States. It does all the right things. We committed to the Canadian Wheat Board a certain tonnage in order to get the thing operational.

But you also have to take a serious look at whether some of these systems can be sustained with the tax load they have.

The gentleman from southern Manitoba is correct; in the United States, charges in terminals are what you call competitive in marketing. You buy into or out of a product based on a future that's cast, and it's either up or under that market. For the guy operating that plant, if he needs 2¢ or 10¢, that's in the price quotation. It's somewhat different from tariff-setting. Those are what you call competitive factors.

Mr. Hubbard: Are there ports in the system that you feel are monopolistic and that are treating the grain shippers unfairly?

Mr. Sonneveld: No, because you never know what the deal is. It's very difficult. For example, one terminal operator made a deal with one city by saying "I'll shut off half the silos and half the operation if you cut the taxes in half". I don't know what that means—"in half"—but deals like these are going on. There's nothing wrong with it. The trouble is it's the cost of doing business. That's the issue.

Mr. Fontana: That's exactly the hub of this whole discussion, and I'm happy you focused a lot on the competitive factors. You read out how much Ontario produces in wheat, and yet when you talked about the export figures, it was pretty startling that we're not exporting as much as we could. That's because we have an awful lot of competition.

I'm sure Stelco and the coal producers we've met across this country. . . When the price of transportation is 50% of the price of the product, if we don't have the eastern Europeans, the Europeans, the Russians and the Chinese buying our wheat because we can give it to them at the best delivered price, we're not going to get any business.

If there is no business, what you grow won't get shipped and nobody in the whole system is going to be able to work. That's at the hub of the issue. You asked what the minister wants. This committee is trying to structure how exactly we ought to operate the marine sector.

We need to find out from all the stakeholders—the producers, the railroads, the ports, the trucking companies, the pilots, the seaway, everybody—how in fact we can make the system much more efficient. At the end of the day, if we don't have an effective, integrated transportation system that's competitive, we won't ship anything, or least we won't be able to sell anything and then nobody gets anything out of it. I think that's the nub of the issue.

[Traduction]

Tout dépend de l'endroit, de l'autorité en place et des règles du jeu en vigueur dans les régions visées. La taxation est une question cruciale. Par exemple, nous recommandons que le port de Prescott soit maintenu. Il est utile pour les transferts et les exportations, et il favorise notre concurrence avec les États-Unis. Il a tous les atouts nécessaires. Nous nous sommes engagés auprès de la Commission canadienne du blé à maintenir un certain tonnage pour que ce port soit opérationnel.

Mais il faut également examiner sérieusement la viabilité de certains de ces réseaux étant donné le fardeau fiscal qui leur est imposé.

Le témoin du sud du Manitoba a raison: aux États-Unis, les frais pour opération de terminal sont concurrentiels sur le marché. On décide d'acheter un produit ou non en fonction du prix futur qui est établi, et on se retrouve soit au dessus, soit en dessous. Pour celui qui fait fonctionner l'usine, s'il a besoin de deux ou de dix articles, c'est dans l'offre de prix. Ce n'est pas tout à fait la même chose qu'un tarif. C'est ce qu'on appelle des facteurs concurrentiels.

M. Hubbard: À votre avis, est-ce qu'il y a des ports, dans le réseau qui exercent un monopole et qui traitent les expéditeurs de grain de façon injuste.

M. Sonneveld: Non, parce qu'on ne sait jamais à quoi s'attendre. C'est très difficile. Par exemple, un exploitant de silos portuaires a déjà conclu une entente avec une municipalité, en disant: «Je vais fermer la moitié de mes silos et réduire mes opérations de moitié si vous réduisez les taxes de moitié.» Je ne sais pas exactement ce que cela signifie, «de moitié», mais il y a des ententes comme celles-là. Il n'y a rien de mal à cela. Le problème, c'est que c'est ce qui l'en coûte pour faire des affaires. C'est cela, le problème.

M. Fontana: C'est exactement le noeud de toute cette discussion, et je suis content de voir que vous avez beaucoup parlé des facteurs concurrentiels. Nous lisons toutes sortes de choses sur la quantité de blé produite en Ontario, et pourtant, quand vous avez parlé des exportations, j'ai été très étonné de constater que nous n'exportons pas autant que nous le pourrions. C'est parce que nous avons beaucoup de concurrence.

Je suis sûr que Stelco et les producteurs de charbon que nous avons rencontrés dans tout le pays. . . Quand le coût du transport représente 50 p. 100 du coût du produit, si les gens d'Europe de l'est, les Européens, les Russes et les Chinois n'achètent pas notre blé parce que nous ne pouvons le leur livrer au meilleur prix, nous n'aurons pas de clients.

Et si nous n'avons pas de clients, les produits ne peuvent pas être expédiés, et personne ne pourra travailler dans l'ensemble du réseau. C'est le noeud de la question. Vous avez demandé ce que le ministre veut. Notre Comité essaie de déterminer exactement comment nous devrions fonctionner dans le secteur maritime.

Nous essayons de savoir, en interrogeant tous les intéressés—les producteurs, les compagnies ferroviaires, les ports, les entreprises de camionnage, les pilotes, la Voie maritime, tout le monde—, comment nous pourrions rendre le réseau beaucoup plus efficient. En définitive, si nous n'avons pas un réseau de transport efficace, intégré et concurrentiel, nous n'expédierons rien du tout, ou du moins nous ne pourrions rien vendre et personne n'en retirera d'avantages. Je pense que c'est là le noeud du problème.

[Text]

[Translation]

• 1325

You've given us some examples of where the differentials are. We've heard about the tax problems and about the taxation discrepancies between our two countries, if the United States is the competitor in terms of that. But the producer is probably making as much as he did back in 1980 or 1981. How much is that wheat farmer getting in 1995 as compared to 1984? I understand it's about the same or even less.

Mr. Sonneveld: He may be making the same money, but in terms of buying power he's making a lot less. I'll give you an example of what's so evil in this world today.

Our output is based on the so-called futures market. It sets a price worldwide, but the American farmer is isolated from it because he gets a support program. For example, based on the \$1.40 dollar, this year he's guaranteed \$5.60 Canadian as a producer. The Americans have subsidized offshore wheat. As soon as it loads into a vessel, they put a subsidy on it.

We must undercut that market in order to sell our product. I hope it will be resolved, but we are going down because the input, whether it's phosphate or nitrate, is based on American markets. I buy in the United States market. . . nitrate based on gas, it's traded that way. Potash is a different story and a sad one. It's too high to begin with—costs are high—but it is still based on a competitive market. That U.S. market is artificially high. That's why we're not doing as well as we should.

Mr. Fontana: Thank you.

The Chairman: Mr. Sonneveld and Mr. McLouny, your submission to the committee has been invaluable. We appreciate the expertise you've brought to the committee.

I now invite Stelco to the table. Joining us are Brian Warry, vice-president, purchasing, raw materials and transportation, and John Wilkins, transportation analyst, raw materials department.

Welcome to the committee. Thank you for taking the time to be with us today. We look forward to your presentation.

Mr. Brian Warry (Vice-President, Purchasing, Raw Materials and Transportation, Stelco Inc.): Thanks for providing Stelco with this opportunity to appear before the committee. The Great Lakes waterway system, the St. Lawrence Seaway and the Welland Canal are of enormous importance to Stelco, so we are pleased to be able to speak to that issue today. My plan is to talk for seven or eight minutes, leaving as much room as possible for questioning.

Vous nous avez donné quelques exemples des différences qui existent. Nous avons entendu parler des problèmes que posent les taxes et des écarts à ce chapitre entre nos deux pays, si l'on considère les Américains comme des concurrents à cet égard. Mais le producteur fait probablement autant d'argent qu'en 1980 ou 1981. Combien le producteur de blé obtient-il en 1995, comparativement en 1984? Si je comprends bien, c'est à peu près la même chose, ou même moins.

M. Sonneveld: Il fait peut-être le même montant, mais son pouvoir d'achat a diminué considérablement. Je vais vous donner un exemple de ce qui ne va vraiment pas dans notre monde d'aujourd'hui.

Notre production est fondée sur ce qu'on appelle le marché à terme. Il y a un prix fixé à l'échelle mondiale, mais les agriculteurs américains n'en subissent pas les effets parce qu'ils bénéficient d'un programme d'aide. Par exemple, en fonction du dollar à 1,40\$, on lui garantit cette année 5,60\$ canadiens en tant que producteur. Les Américains ont subventionné le blé qui va à l'exportation. Dès que le blé est chargé à bord d'un navire, il est subventionné.

Nous devons pratiquer des prix moins élevés si nous voulons vendre notre produit. J'espère que ce problème se règlera, mais nous avons des difficultés parce que les intrants, que ce soit les phosphates ou les nitrates, sont fonction des marchés américains. J'achète sur le marché américain. . . les nitrates sont en fonction du gaz; c'est comme cela que le commerce fonctionne. Quant à la potasse, c'est malheureusement une autre histoire. Les prix sont trop élevés au départ, mais le marché est quand même fondé sur la concurrence. Ce marché américain est artificiellement élevé. C'est pour cela que nous ne réussissons pas aussi bien que nous le devrions.

M. Fontana: Merci.

Le président: Monsieur Sonneveld et monsieur McLouny, votre présentation au comité a été extrêmement utile. Nous apprécions l'expérience dont vous avez fait profiter le comité.

J'invite maintenant les représentants de Stelco à la table des témoins. Nous aurons avec nous Brian Warry, qui est vice-président, achats, matières premières et transports, et John Wilkins, qui est analyste en matière de transport pour le service des matières premières.

Bienvenue au comité. Je vous remercie d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer aujourd'hui. Nous avons hâte d'entendre votre présentation.

M. Brian Warry (vice-président, achats, matières premières et transports, Stelco Inc.): Je vous remercie d'avoir permis à Stelco de comparaître devant votre comité. La voie du réseau navigable des Grands Lacs, la Voie maritime du Saint-Laurent et le canal Welland sont tous d'une importance énorme pour Stelco; nous sommes donc heureux de pouvoir vous en parler aujourd'hui. J'ai l'intention de vous faire un exposé de sept ou huit minutes, ce qui laissera le plus de temps possible pour les questions.

[Texte]

Stelco and its affiliates are a group of market-driven advanced businesses that are committed to maintaining leadership roles as suppliers of high-quality steel products. These businesses give Stelco a presence in six provinces and six states in the United States. In 1994 we had consolidated sales of \$2.8 billion, and our current employment is slightly over 11,000.

At the heart of these business units are the two big integrated facilities. One is here in Hamilton and the other is on the north shore of Lake Erie at Nanticoke. Between these two units we produce over 4.5 million tonnes of steel a year, and we consume 7.5 million tonnes of coal and ore. All of that coal and ore ends up on the water, and about 5 million of it goes through either the Welland or the St. Lawrence portions of the seaway and canal.

The steel from these facilities is processed both at those facilities or other of our facilities and is sold in various forms throughout North America. I'd like to concentrate a bit on that because it's the North American context that's very important.

[Traduction]

Stelco et ses compagnies affiliées forment un groupe d'entreprises de pointe régies par les lois du marché et résolues à conserver leurs rôles de premier plan en tant que fournisseurs de produits d'acier de haute qualité. Ces entreprises assurent à Stelco une présence dans six provinces et six États américains. En 1994, nos ventes globales ont atteint 2,8 milliards de dollars, et nous employons actuellement un peu plus de 11 000 personnes.

Nos deux grandes usines intégrées sont au coeur de ces entreprises. La première se trouve à Hamilton et l'autre, sur la rive nord du Lac Érié, à Nanticoke. Ces deux usines produisent ensemble plus de 4,5 millions de tonnes d'acier par année, et consomment 7,5 millions de tonnes de charbon et de minerai; tout cela transporté par voie d'eau; environ 5 millions de tonnes passent soit par le canal Welland ou par la Voie maritime du Saint-Laurent.

L'acier produit par ces usines est traité dans ces usines ou dans d'autres, et est vendu sous diverses formes dans toute l'Amérique du Nord. J'aimerais me concentrer un peu sur cet aspect parce que le contexte nord-américain est extrêmement important.

● 1330

We're a Canadian steel company, but our sales and our competition, and more importantly the sales and competition of our customers, is North American. Our competitors are therefore not only our neighbours down the street or in Sault Ste. Marie, but also the rest of the steel companies in North America and throughout the rest of the world.

Therefore, put as simply as we can, our challenge and our needs are to ensure we can compete from a cost perspective with this North American competition. If we can't, we won't succeed.

If we are going to compete successfully, we need to be able to contain the costs of our major inputs. We certainly don't need many instances when our American counterparts pay significantly less for their key commodities or services than we pay. It's really for this reason we believe it's important to speak to you today. We believe that major cost improvements for the seaway and marine transportation are crucial for Stelco. More importantly, we believe that major cost improvements are achievable.

Simply put, Stelco needs the seaway to survive. We are positioned in the middle of the Great Lakes. All of our major commodities in coal and ore come via water. Without the seaway, Welland Canal, and the lakes, we're out of business. In total, 5 million tonnes of coal and ore go through the seaway or Welland Canal each year.

In addition, the Wabush joint venture in Labrador and Quebec, of which Stelco is the largest owner, employs 700 people, has annual operating costs of over \$180 million, and began as a direct result of the seaway.

We therefore need the seaway for our existence, and it can't be at an unreasonable cost if we're to remain competitive.

Notre aciérie est une entreprise canadienne, mais nos ventes et nos concurrents, et surtout les ventes et les concurrents de nos clients, sont nord-américains. Nos concurrents ne sont donc pas seulement nos voisins, tout près d'ici ou à Sault-Sainte-Marie, mais également les autres aciéries d'Amérique du Nord et du reste du monde.

Par conséquent, pour présenter les choses aussi simplement que possible, ce que nous devons faire, c'est nous assurer que nous pouvons soutenir la concurrence de ces autres entreprises nord-américaines, sur le plan des coûts. Si nous ne pouvons pas le faire, nous ne réussirons pas.

Si nous voulons soutenir la concurrence, nous devons pouvoir limiter les coûts de nos principaux intrants. Nous n'avons certainement pas besoin de nombreux cas où nos homologues américains paient beaucoup moins cher que nous pour leurs principaux produits et services. C'est vraiment la raison pour laquelle nous avons jugé important de vous parler aujourd'hui. Nous croyons que des améliorations majeures au chapitre des coûts, du transport par bateau dans la Voie maritime, sont essentielles pour Stelco. Et surtout, nous croyons qu'elles sont possibles.

C'est simple, Stelco a besoin de la Voie maritime pour survivre. Nous nous trouvons au beau milieu des Grands Lacs. Toutes nos matières premières, notre charbon et notre minerai, arrivent par eau. Sans la Voie maritime, le canal Welland et les Lacs, nous ne pouvons rien faire. Au total, 5 millions de tonnes de charbon et de minerai passent par la Voie maritime ou le canal Welland chaque année.

En outre, la coentreprise de Wabush au Labrador et au Québec, dont Stelco est le principal propriétaire, emploie 700 personnes; ses coûts d'exploitation annuels dépassent les 180 millions de dollars, et tout cela a commencé comme conséquence directe de l'existence de la Voie maritime.

Nous en avons donc besoin pour vivre, et il faut que ce soit à un coût raisonnable si nous voulons rester concurrentiels.

[Text]

We have real concerns that the seaway and marine transportation have not adequately addressed their cost structures. This jeopardizes not only Stelco, but also the industries in Ontario that we support.

Last year Stelco paid over \$7 million in Canadian seaway tolls and related charges. Our American counterparts paid a mere fraction of this. To bring a vessel from our Canadian iron ore facility in Sept-Îles, Quebec, through the St. Lawrence system, the Welland Canal to our Lake Erie facility, costs \$56,000 in tolls, pilotage, and port charges. For an American company to take a similar size load from Duluth through the locks at the Soo and to Chicago costs less than \$2,000. In addition, Americans can utilize vessels that carry up to 60,000 tonnes of ore compared with our 25,000, with all the resultant vessel cost savings.

Over the last decade Stelco has restructured and taken a number of difficult cost-cutting measures in order to remain competitive. In the early 1980s we employed over 26,000 people; today, it's slightly over 11,000, and today's overall costs of production are lower than they were in 1989.

On the other hand, seaway tolls and related costs have increased 25% since 1989. Welland Canal tolls alone have increased 75% since the mid-1980s. Ten years ago the Laurentian pilotage costs were \$8,400 a voyage; in 1992, two years ago, that had increased to \$13,000, an increase of 55%.

That's today's picture. When we look forward, we really don't see things changing appreciably. Indeed, there are things that concern us even more.

Despite a good 1994, the overall five-year tonnage trend on the seaway is declining, which only places an increased burden on the remaining customers. Seaway authorities encourage significant annual deficits despite its 1994 success, and its fiscal reserves have been diminished. Despite numerous attempts to modify the situation, there appears to be no positive movement on the pilotage issue and the whole issue of user fees continues to hang over the heads of seaway customers. We're concerned that we see a bit of a death spiral where increasing fees drive away people who can be driven away, forcing the cost on the remaining few who are forced to use the system, such as our steel facility in Hamilton. This would create a situation that puts enormous strain on the cost competitiveness of our facilities, and even worse on our customers. In addition, it would create a great deal of difficulty in Wabush Mine remaining competitive.

[Translation]

Nous croyons que la structure des coûts de la Voie maritime et du réseau de transport maritime n'ont pas été examinés suffisamment, et cela nous inquiète beaucoup. Cela met en danger non seulement Stelco, mais également les industries ontariennes qui dépendent de nous.

L'an dernier, Stelco a versé plus de 7 millions de dollars en péage pour la partie canadienne de la Voie maritime et en frais connexes. Nos concurrents américains ne paient qu'une infime partie de cette somme. Pour faire passer un navire de nos installations canadiennes d'exploitation du minerai de fer, à Sept-Îles, au Québec, jusqu'à notre usine du Lac Érié, par le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et du canal Welland, nous devons payer 56 000\$ de péage, de frais de pilotage et de droits portuaires. Mais une entreprise américaine qui voudrait transporter une charge semblable de Duluth vers Sault-Sainte-Marie et Chicago, par les écluses, doit payer moins de 2 000\$. En outre, les Américains peuvent se servir de navires capables de transporter jusqu'à 60 000 tonnes de minerai, comparativement aux nôtres qui n'en contiennent que 25 000, avec tout ce que cela comporte en fait d'économie sur le coût du transport maritime.

Au cours des dix dernières années, la compagnie Stelco s'est restructurée et a pris un certain nombre de décisions difficiles pour réduire ses coûts afin de demeurer concurrentielle. Au début des années quatre-vingt, nous fournissions de l'emploi à plus de 26 000 personnes; aujourd'hui, ce chiffre dépasse légèrement 11 000 et les coûts globaux de production sont aujourd'hui moins élevés qu'il l'étaient en 1989.

D'un autre côté, les droits de péage et les coûts connexes du transport par la Voie maritime ont augmenté de 25 p. 100 depuis 1989. Les péages perçus dans le canal Welland ont augmenté à eux seuls de 75 p. 100 depuis le milieu des années quatre-vingt. Il y a dix ans, il fallait verser 8 400\$ par trajet à l'Administration de pilotage des Laurentides; en 1992, il y a deux ans, ce montant était passé à 13 000\$, soit une augmentation de 55 p. 100.

Voilà quelle est la situation aujourd'hui. Et quand nous regardons vers l'avenir, nous ne prévoyons vraiment pas de changements notables. En fait, il y a des questions qui nous inquiètent encore plus.

Même si 1994 a été une bonne année, le tonnage global transporté sur 5 ans dans la Voie maritime est à la baisse, ce qui ne fait qu'augmenter le fardeau imposé aux clients qui restent. Les autorités de la Voie maritime encouragent des déficits annuels importants malgré les succès enregistrés en 1994, et leurs réserves financières ont diminué. Malgré de nombreuses tentatives pour changer la situation, il ne semble pas y avoir de changement positif en ce qui concerne la question du pilotage, et la question des droits d'utilisation constitue encore une menace qui plane sur les clients de la Voie maritime. Nous craignons qu'il y ait là un cercle vicieux, dans lequel une augmentation des droits chasserait les clients qui peuvent aller voir ailleurs et obligerait les rares clients obligés de se servir du réseau à en assumer le coût; ce serait le cas par exemple de notre aciérie de Hamilton. Cela créerait une situation qui imposerait des pressions énormes sur la concurrence de nos usines, du point de vue des coûts, et ce serait encore pire pour nos clients. En plus, notre mine de Wabush pourrait difficilement rester concurrentielle.

[Texte]

We're therefore here to urge this committee to do all in its powers to attack the cost structure of the seaway and marine transportation in order to sustain a competitive industrial base. The seaway is crucial to our economic success and that of Canada, and we think it should be treated as the strategic resource that it is.

[Traduction]

Nous sommes donc ici pour demander instamment au comité de faire tout ce qui est en son pouvoir pour s'attaquer à la structure des coûts du transport maritime et du transport par la Voie maritime, afin de soutenir une base industrielle concurrentielle. La Voie maritime est essentielle à notre réussite économique et à celle du Canada, et nous pensons qu'il faut reconnaître qu'il s'agit d'une importante ressource stratégique.

• 1335

Let me repeat that it's imperative to attack the cost base. We didn't come here today asking for Stelco's charges for the seaway to be reduced. We recognize that someone must pay for the moneys that have to be spent. What needs to be done is to attack the costs of any service anybody provides. The only viable, long-term remedy to the problem is to attack these costs the same way industry has been forced to attack their costs over the last 10 or 15 years.

First, you have to start from scratch and identify the services that are required and to get rid of those services that aren't. Second, for the services that are needed, you have to deliver them in the most cost-effective means possible.

Specifically, we believe several areas require attention and offer opportunity. We have divided it into three basic sections—the coast guard, pilotage, and the St. Lawrence Seaway Authority.

First of all, on the coast guard navigational aids, commercial marine industry advocates the elimination of a minimum of 80% of these aids over the next few years. We endorse this. Technology exists today that allows industry to provide proven satellite-based vessel traffic management that would save in excess of \$100 million a year. Our major carrier uses satellite communications now, airlines use satellite communications, truckers use satellite communications, all of our mines use satellite communications, and we believe the coast guard ought to as well.

We also support the merging of the coast guard with Fisheries into a new department that would eliminate redundancies.

As far as search and rescue is concerned, these services are extremely costly. From the perspective of commercial marine interests, they are services we do not consume. We are therefore unequivocally opposed to paying for them.

Finally, in terms of ice-breaking, we believe those who consume the service should pay for it. If they did, this would be one way of creating a better identification of the true need for that type of service.

As far as pilotage is concerned, we believe the power to license masters should be removed from the pilotage body and given to Transport Canada so that this conflict of interest no longer exists. We believe there should be direct licensing of qualified Canadian masters. That would reduce the cost for Canadian users while maintaining the number one priority, that of safety.

Je le répète, il est impératif de s'attaquer au problème des coûts. Nous ne sommes pas venus ici aujourd'hui pour demander que les frais imposés à Stelco pour l'utilisation de la Voie maritime soient réduits. Nous reconnaissons que quelqu'un doit payer pour les sommes qui doivent être dépensées. Ce qu'il faut faire, c'est s'attaquer aux coûts de tous les services offerts, par qui que ce soit. La seule solution viable à long terme, pour régler ce problème, c'est de s'attaquer à ces coûts de la même façon que l'industrie a dû réduire ses coûts au cours des 10 ou 15 dernières années.

Premièrement, il faut repartir à zéro et déterminer quels sont les services nécessaires, puis se débarrasser de ceux qui ne le sont pas. Deuxièmement, pour les services nécessaires, il faut les offrir de la façon la plus rentable possible.

Plus précisément, nous croyons qu'il y a plusieurs secteurs qui exigent un examen et qui offrent des possibilités. Nous avons divisé le problème en trois grandes parties: la Garde côtière, le pilotage et l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Premièrement, en ce qui concerne les aides à la navigation offertes par la Garde côtière, les entreprises de transport maritime préconisent l'élimination d'au moins 80 p. 100 de ces aides dans les années à venir. Nous appuyons cette proposition. Il existe aujourd'hui une technologie qui permet à l'industrie d'assurer par satellite la gestion du trafic maritime; cette technologie a fait ses preuves et permettrait d'économiser plus de 100 millions de dollars par année. Notre principal transporteur se sert maintenant d'un système de communication par satellite, tout comme les lignes aériennes, les camionneurs, et toutes nos mines; nous pensons que la Garde côtière devrait le faire également.

Nous sommes également en faveur de la fusion de la Garde côtière avec le ministère des Pêches pour former un nouveau ministère qui permettrait d'éliminer les doubles emplois.

En ce qui concerne les activités de recherche et de sauvetage, ce sont des services qui coûtent extrêmement cher et que nous ne consommons pas, dans la marine marchande. Nous nous opposons donc formellement à les payer.

Enfin, pour ce qui est des brise-glaces, nous estimons que ceux qui consomment ce service devraient le financer. S'ils le faisaient, cela permettrait de mieux déterminer quels sont véritablement les besoins à cet égard.

En ce qui a trait au pilotage, nous croyons que le pouvoir d'octroyer des permis aux capitaines devrait être confié à Transports Canada plutôt qu'à l'organisation responsable du pilotage, pour qu'il n'y ait plus de conflit d'intérêts. Nous croyons que les permis devraient être accordés directement aux capitaines canadiens qualifiés, ce qui réduirait les coûts pour les usagers canadiens, tout en maintenant la priorité accordée à la sécurité.

[Text]

Finally, as far as the St. Lawrence Seaway Authority itself is concerned, we believe users, be they shippers, carriers or power generators like Ontario Hydro, should be given more responsibility for the operational authority of the system, including a rationalization of sites, services and human resources. We also believe the existing seaway, or this newly configured seaway authority, should enter into discussions with the St. Lawrence Seaway Development Corporation in an effort to establish one binational operating entity.

That concludes our official remarks. I really appreciate the opportunity to appear here. I'm more than willing to stay as long as necessary to answer any questions you might have.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. You certainly demonstrate with this report how the seaway is truly the lifeline for Stelco and the other producer of steel up the street. By extension, I suppose it's a lifeline for the City of Hamilton.

By virtue of the fact that the seaway is so important to your company and to this municipality, can I have your input vis-à-vis whether Stelco is prepared to participate in a user-pay system?

Mr. Warry: Yes.

The Chairman: Absolutely.

Mr. Warry: All along we've been arguing user fees. We've been arguing a whole bunch of stuff for the last 10 years, ever since Tobin stood up in the House of Commons and filibustered it 10 years ago.

We understand that people need to pay for the services they consume. The thing that has bothered us and continues to bother us is any request on any user to pay for something unless it's been looked at and vetted properly. We are unequivocally opposed to paying for stuff we don't need. We're unequivocally opposed to paying for more than our fair share. We don't want to pay for anything until the provider of the service has taken his best crack at getting down the cost of that service to as low as it possibly can. But given that those prerequisites are met, we quite understand the need to pay for services.

• 1340

The Chairman: What about the privatization of certain seaway activities?

Mr. Warry: I think the privatization of anything ought to be looked at. I'm not sure it is a magic panacea for everything. In the case of, for instance, the actual seaway authority, with the debt load and so on, in some instances it's for the public good and in others it's for private enterprise. I'm not sure where you cross that line and make a case for privatization in certain instances or not.

Certainly the concept of navigation aids, I think, would more easily fall into privatization. I have no hang-up with the concept. It just needs to be applied with a degree of intelligence and not just for the sake of doing something.

[Translation]

Enfin, en ce qui concerne l'Administration de la Voie maritime du St-Laurent elle-même, nous pensons que les usagers, qu'il s'agisse des expéditeurs, des transporteurs ou des producteurs d'électricité comme Hydro ou Ontario, devraient être davantage responsables de l'aspect opérationnel du système, ce qui inclut une rationalisation des installations, des services et des ressources humaines. Nous croyons également que l'organisation existante, ou cette nouvelle organisation remaniée, devrait engager des discussions avec la St. Lawrence Seaway Development Corporation afin d'essayer de mettre sur pied une seule entité fonctionnelle binationale.

Voilà qui met fin à nos remarques officielles. Je suis très heureux d'avoir eu l'occasion de comparaître ici. Je suis tout à fait prêt à rester aussi longtemps qu'il est nécessaire pour répondre à toutes vos questions.

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Vous démontrez certainement dans votre rapport à quel point la Voie maritime est vitale pour Stelco et l'autre producteur d'acier de la région. Et je suppose qu'elle est vitale également pour la ville de Hamilton.

Puisque la voie maritime est tellement importante pour votre entreprise et pour cette municipalité, j'aimerais savoir si Stelco serait prête à participer à un système selon lequel les usagers devraient payer certains droits?

M. Warry: Oui.

Le président: Tout à fait.

M. Warry: Nous avons toujours préconisé l'application de droits d'utilisation. Nous demandons toutes sortes de choses depuis dix ans, depuis que Tobin s'est levé à la Chambre des communes et a fait de l'opposition systématique à ce sujet-là, il y a dix ans.

Nous comprenons très bien que les gens doivent payer pour les services qu'ils consomment. Ce qui nous dérange, et qui nous a toujours dérangés, c'est que l'on demande à des utilisateurs de payer pour quelque chose qui n'a pas été bien examiné et approuvé en bonne et due forme. Nous nous opposons absolument à devoir payer pour des choses dont nous n'avons pas besoin. Nous nous opposons sans réserve à toute proposition qui nous obligerait à payer plus que notre juste part. Nous ne sommes pas prêts à payer pour quoi que ce soit tant que le fournisseur du service n'aura pas fait tout ce qu'il peut pour réduire le plus possible le coût de ce service. Mais si cette condition est respectée, nous comprenons tout à fait la nécessité de payer pour des services.

Le président: Et qu'en est-il de la privatisation de certaines activités de la Voie maritime?

M. Warry: Je crois qu'il faut étudier les possibilités de privatisation de tous les domaines. Je ne suis pas sûr que ce soit toujours une panacée. Par exemple, dans le cas de l'administration de la Voie maritime, avec le fardeau de la dette et le reste, dans certains cas, c'est pour le bien public et dans d'autres, c'est pour l'entreprise privée. Je ne sais pas exactement où se trouve la limite et dans quel cas la privatisation se justifie.

Je crois que le domaine des aides à la navigation se prêterait plus facilement à la privatisation. Je n'ai rien contre cette notion. Il faut simplement agir de façon intelligente et pas uniquement pour le plaisir de faire quelque chose.

[Texte]

The Chairman: Mr. Comuzzi, did I see your hand up?

Mr. Comuzzi: Yes. I'm interested in this.

Would you expand, Mr. Warry, please, on how you visualize a cooperative venture with the St. Lawrence Seaway Development Corporation? What, in your company's mind, would be a mould for a cooperative venture to reduce costs?

Mr. Warry: I start from the premise that we would look at ourselves if we were analysing how one restructures anything.

You try to draw a bunch of circles and put inside the circles the responsibilities and what's required to do something. When you see a whole bunch of circles that overlap and you recognize that you have four or five people, departments or companies doing the same thing, you ask yourself "Why couldn't one of them do it and eliminate a bunch of redundancies?"

I don't make myself out to be anything close to an expert on what it takes to run two entities, but that's the concept we would begin with. Let's look at what combined stuff the two entities do and ask ourselves whether or not both need to do it. If both don't, then let's have one, whether it be alternating or however, go about doing it effectively and get rid of the redundancies of the other.

That's the only way I know I could start if it were me who had to go out and do it. As far as specifics go—who does this lock and who does that one—I don't know.

Mr. Comuzzi: But you think the idea has merit and should be explored?

Mr. Warry: I do.

Mr. Comuzzi: Obviously you're in contact with your United States counterparts that handle the same product as you do. Not that you're speaking for them, but what would their reaction be to such an exploratory venture?

Mr. Warry: My general feeling is that because the Americans typically don't need to use the seaway nearly as much as we do. . .

If you look at Stelco and Dofasco—the people in Hamilton, anyway—you can't get from an iron ore or a coal property to Hamilton without going through the seaway. At least the Americans are capable, whether they do it or not, of going from Duluth to Chicago without being affected by the seaway at all.

Certainly there are many American companies that buy, trade and swap iron ore interests, so many of them do have an interest in coming through the seaway. But their degree of interest, or the degree of impact on them if things go out of whack, is much less than it is for us.

I'm sorry to be long-winded. My general view is they seem not to have the passion, the interest or the need to get involved in that type of question the way Canadians do. I don't think they have that much sensitivity towards the issue.

I don't really know how they feel about it.

Mr. Comuzzi: In the area that is mutually compatible to both the Americans and the Canadians, which is the reduction of the costs of ice-breaking, coast guard services, pilotage, and other costs you pay as a user, would they not be interested in

[Traduction]

Le président: Monsieur Comuzzi, aviez-vous levé la main?

M. Comuzzi: Oui. Cette question m'intéresse.

Monsieur Warry, pourriez-vous nous dire exactement comment vous envisageriez une co-entreprise avec la St-Lawrence Seaway Development Corporation? Pour votre société, quel pourrait être le cadre d'une coentreprise destinée à réduire les coûts?

M. Warry: Avant tout, nous commencerions par examiner notre propre société avant d'analyser les possibilités de restructuration.

On essaie d'établir une série de cercles à l'intérieur desquels on place les responsabilités et les éléments nécessaires à la réalisation. Quand on s'aperçoit que plusieurs cercles se chevauchent et que quatre ou cinq personnes, services ou sociétés font la même chose, on se demande «si un seul ne suffirait pas à la tâche et si l'on n'éviterait pas ainsi beaucoup d'activités superflues».

Je suis loin d'être un expert capable d'expliquer ce qu'il faut faire pour diriger deux entités, mais c'est par là que nous commencerions. Étudions d'abord les activités combinées de deux entités et voyons ensuite si les deux sont nécessaires. Si ce n'est pas le cas, il faut confier le travail à une seule, que ce soit en alternance ou autrement, et éliminer les éléments redondants de l'autre.

Ce serait pour moi le seul point de départ possible si j'étais chargé de cet exercice. Pour ce qui est des éléments précis—qui s'occupe de cette écluse et qui est responsable de cette autre—je ne sais pas.

M. Comuzzi: Mais vous trouvez que l'idée peut être intéressante et mérite d'être étudiée de plus près?

M. Warry: Oui.

M. Comuzzi: Vous êtes bien sûr en contact avec vos homologues américains qui travaillent avec le même produit que vous. Je sais que vous ne les représentez pas mais quelle serait leur réaction à ce genre de tentative exploratoire?

M. Warry: Il me semble que comme les Américains n'ont pas besoin d'utiliser la Voie maritime autant que nous. . .

Si l'on prend Stelco et Dofasco—les sociétés de Hamilton, en tout cas—il est impossible d'aller à un gisement de fer ou de charbon à Hamilton sans passer par la Voie maritime. Au moins les Américains peuvent, s'ils le désirent, aller de Duluth à Chicago sans être tributaires de la Voie maritime.

Naturellement, il y a de nombreuses sociétés américaines qui achètent, vendent et échangent des intérêts dans des gisements de fer et elles choisissent parfois d'utiliser la Voie maritime. Mais leur intérêt pour la Voie maritime ou les conséquences d'éventuelles difficultés sont beaucoup moins importantes que pour nous.

Excusez-moi de parler aussi longtemps. Je crois que les sociétés américaines n'ont pas la même passion, le même intérêt pour ce genre de questions que les Canadiens et n'ont pas besoin de s'en mêler d'aussi près. Elles ne sont pas aussi sensibles à toute cette question.

Je ne sais pas exactement ce qu'elles en pensent.

M. Comuzzi: Dans le domaine qui est dans l'intérêt mutuel des Américains et des Canadiens, c'est-à-dire la réduction des coûts de brise-glace, de services de garde côtière, de pilotage et de tous les frais à la charge des usagers,

[Text]

pursuing those goals? Let's say those are the areas of mutual concern. Would they not want to come to some type of agreement where those costs could be somewhat reduced, or eliminated if we went into some kind of joint venture?

Mr. Warry: Certainly they ought to be.

• 1345

Mr. Comuzzi: Looking at this type of cooperative venture, the International Joint Commission has been operating successfully for a number of years. Are you familiar with that?

Mr. Warry: Only in a broad way.

Mr. Comuzzi: Mr. Wilkins, is that type of cooperative venture based on the good working relationship we've established over the years with the IJC something we should pursue?

Mr. John Wilkins (Transportation Analyst, Raw Materials Department, Stelco Inc.): In controlling Great Lakes levels and all other concerns, including environmental and such, I believe it is an important body that works effectively, although there are issues at times that might lead us to question that.

Mr. Comuzzi: That's all.

Mr. Hoepfner: I'm not too familiar with the seaway. Is there a cost-sharing agreement between the U.S. and Canada on maintaining the seaway?

A voice: No.

Mr. Hoepfner: Then on what do we as a Canadian government base the amount we spend on maintenance?

The seaway is used jointly by the Americans and the Canadians —

The Chairman: We pay the lion's share.

Mr. Hoepfner: What formula do you use?

Mr. Comuzzi: I can answer that. I am told that the Canadian side of the seaway costs about \$65 million a year exclusive of major maintenance costs, while the American side costs about \$15 million or \$20 million a year. As you said, they don't use the seaway as much as we do.

With the exception of two locks, we have all the locks. However, they operate the Poe Lock in Sault Ste. Marie free of charge. Those locks are run by the Army Corps of Engineers. You can pass through without cost. If iron was going to Stelco. . . I don't know if they buy from the Mesabi Range, but that would come into Stelco or Dofasco at the basic cost of transportation. There would be no tolls because it wouldn't go through the seaway.

Mr. Warry: It would depend on where it was going. If it was Hamilton, it would go through the Welland Canal.

Mr. Comuzzi: So they would pay some —

Mr. Hoepfner: Last year they had tremendous problems on the Mississippi. Did that increase the flow through the seaway? Did that hamper them at all?

[Translation]

n'auraient-elles pas intérêt à poursuivre les mêmes objectifs? Il me semble que ce sont des domaines de préoccupations mutuelles. Ne seraient-elles pas favorables à une entente quelconque qui permettrait de réduire ou d'éliminer ces coûts si l'on mettait sur pied un genre de coentreprise?

M. Warry: Elles devraient certainement l'être.

M. Comuzzi: À propos de coentreprise, la commission mixte internationale fonctionne bien depuis plusieurs années. La connaissez-vous?

M. Warry: De façon générale seulement.

M. Comuzzi: Monsieur Wilkins, devrions-nous chercher à établir le même genre d'entreprise en coopération fondée sur les bonnes relations de travail que nous avons établies au fil des ans avec la CMI?

M. John Wilkins (analyste des transports, division des matières premières, Stelco Inc.): pour le contrôle du niveau des Grands Lacs et toutes les autres questions, environnementales et autres, c'est un organisme important qui fonctionne efficacement, quoiqu'il y ait parfois des problèmes qui nous amènent à en douter.

M. Comuzzi: C'est tout.

M. Hoepfner: Je ne connais pas très bien la Voie maritime. Y a-t-il un accord de partage des coûts entre les États-Unis et le Canada pour l'entretien de la Voie maritime?

Une voix: Non.

M. Hoepfner: Alors, sur quoi le gouvernement canadien base-t-il le montant des sommes consacrées à l'entretien?

La Voie maritime est utilisée conjointement par les Américains et les Canadiens. . .

Le président: Nous payons la part du lion.

M. Hoepfner: Quelle formule utilisez-vous?

M. Comuzzi: Je peux répondre à cela. On m'a dit que le côté canadien de la Voie maritime coûtait environ 65 millions de dollars par an, sans compter les dépenses d'entretien majeures, tandis que le côté américain coûte de 15 million à 20 million de dollars par an. Comme vous l'avez dit, les Américains n'utilisent pas la Voie maritime autant que nous.

Nous avons toutes les écluses, sauf deux. Mais les Américains assurent gratuitement le fonctionnement du Poe Lock à Sault-Ste-Marie. C'est l'Army Corps of Engineers qui s'occupe de ces écluses. Le passage est gratuit. Si l'on envoyait du fer à la Stelco. . . Je ne sais pas si la société achète le fer des monts Mesabi, mais elle devrait payer seulement le coût de transport de base jusqu'à la Stelco ou la Dofasco. Il n'y aurait pas de péage parce qu'il ne serait pas nécessaire d'emprunter la Voie maritime.

M. Warry: Tout dépend où va le minerai. Si c'était à Hamilton, il faudrait passer par le canal Welland.

M. Comuzzi: Alors il faudrait payer. . .

M. Hoepfner: L'année dernière, ils ont eu de graves problèmes sur le Mississippi. Est-ce que cela a fait augmenter le trafic sur la Voie maritime? Est-ce que cela les a gênés?

[Texte]

Mr. Warry: Typically, not a lot of iron ore and coal moves through the Mississippi.

Mr. Hoepfner: I was thinking specifically of grain.

Mr. Wilkins: I think there was a slight increase in grain.

Mr. Hubbard: With your two basic commodities, coal and iron ore, is it still more competitive for you to purchase your iron ore in Quebec rather than from the Americans? And your coal from...?

Mr. Warry: Stelco owns interests in four iron ore mines. One, the Wabush, is in Labrador, and we have three in the United States. One is in the Ishpeming Peninsula and two in the Mesabi Range in Minnesota. The current costs of the Canadian facility are quite competitive.

The only thing I would like to stress is that we really don't have... You produce so much ore and then you buy and sell it. At this point in our existence we don't have the ability to buy our total requirements from anyone. We have certain equity interests that we need to manage as best we can, optimizing the use of those resources at our various places.

So you're correct that the Quebec operation is currently competitive.

Mr. Hubbard: And your coal comes from...?

Mr. Warry: All of our coal currently comes from the United States. We own a portion of our coal in one mine, but the balance of it we purchase.

● 1350

Mr. Hubbard: With the \$56,000 in tolls, pilotage and port costs... with the port, for example, in Hamilton, you're talking about harbour fees. You own your own wharf or port facilities, don't you?

Mr. Warry: The \$56,000 would be a trip from Sept-Îles or Pointe-Noire, so that would include any port or pilotage charges through the seaway, the tolls through the St. Lawrence Seaway portion, and the tolls through the Welland Canal, in order to get it to Nanticoke. We own our own dock facilities in Nanticoke, so that's not included—nor are the charges we pay to the vessel operator who brings the material down.

Mr. Hubbard: You talk about the Laurentian pilotage here, \$8,400 per voyage. That's up and down, is that correct? Is it \$4,200 each way? Increasing to \$13,000—

Mr. Warry: Yes, that number came from one of the publications the Laurentian Pilotage Authority put out. I believe it was based on a return trip of an ocean vessel. For us, current numbers are approximately \$5,100 or \$5,500, one way, during normal season when you don't need double pilots.

Mr. Hubbard: In terms of shipping, who owns the ships that you hire?

Mr. Warry: One of the Canadian vessel operators, such as Canada Steamship Lines, which is our largest supplier of vessels.

[Traduction]

M. Warry: En général, on ne transporte pas beaucoup de fer et de charbon sur le Mississippi.

M. Hoepfner: Je pensais plus précisément au céréales.

M. Wilkins: je crois qu'il y a eu une légère augmentation dans le transport des céréales.

M. Hubbard: Pour vos deux principaux produits, le charbon et le minerai de fer, avez-vous toujours avantage à acheter votre fer au Québec plutôt qu'aux États-Unis? Et votre charbon à...?

M. Warry: La Stelco a des intérêts dans quatre mines de fer. Il y en a une, la Wabush, au Labrador et trois aux États-Unis. L'une dans la péninsule d'Ishpeming et deux dans la chaîne Mesabi, au Minnesota. Le coût actuel de la mine canadienne est très compétitif.

J'aimerais seulement insister sur le fait que nous n'avons pas vraiment... On produit une certaine quantité de minerai et ensuite on achète et on vend. Pour le moment, nous ne sommes pas en mesure d'acheter les quantités totales dont nous avons besoin à quiconque. Nous avons des parts que nous devons gérer du mieux possible, en optimisant l'utilisation de ces ressources dans les divers endroits.

Donc vous avez raison, la mine du Québec est actuellement compétitive.

M. Hubbard: Et votre charbon vient de...?

M. Warry: Tout notre charbon vient des États-Unis. Nous sommes propriétaires d'une partie de notre charbon dans une mine, mais nous achetons le reste.

M. Hubbard: Avec les 56 000\$ de frais de péage, de pilotage et de port... pour ce qui est du port, par exemple, à Hamilton, vous mentionnez des frais de mouillage. Vous avez votre propre quai ou vos propres installations portuaires, non?

M. Warry: Les 56 000\$ correspondent à un voyage de Sept-Îles ou de Pointe-Noire, et comprendraient tous les frais de port ou de pilotage sur la voie maritime, le péage dans toute la portion de la voie maritime du Saint-Laurent et pour passer le canal Welland jusqu'à Nanticoke. Nous avons nos propres quais à Nanticoke, et ces frais ne sont donc pas compris—pas plus que les sommes que nous versons aux propriétaires des navires qui acheminent les marchandises.

M. Hubbard: Vous dites que le pilotage dans les Laurentides vous revient à 8 400\$ par voyage. C'est pour un aller-retour, n'est-ce pas? Est-ce que ces 4 200\$ dans chaque sens? Ce qui monte à 13 000\$...

M. Warry: Oui, le chiffre est tiré de l'une des publications de l'administration de pilotage des Laurentides. Je crois qu'il correspond à une trajet aller-retour pour un navire océanique. Pour nous, le prix est actuellement d'environ 5 100\$ ou 5 500\$, dans un sens, pendant la saison normale, où l'on n'a pas besoin de deux pilotes.

M. Hubbard: Pour ce qui est des navires, à qui appartiennent ceux que vous apprêtez?

M. Warry: À l'une des sociétés maritimes canadiennes, comme la Canada Steamship Lines, qui est notre principal fournisseur.

[Text]

Mr. Hubbard: Are they under Canadian registry?

Mr. Warry: Yes.

Mr. Hubbard: With Canadian masters, what prevents those masters from doing their own pilotage? That is provided for under the regulations, I believe.

Mr. Warry: My understanding is that you need to be licensed, even if you're a Canadian master, to operate as a pilot in the Laurentian. My understanding is that any time a Canadian master has gone before the board that both runs the pilotage and grants licences, that master has been unable to get a licence.

Mr. Hubbard: Is this hearsay or is it a statement of fact? Does your company believe there's a determined effort to keep Canadian masters from becoming licensed as pilots?

Mr. Warry: Since I've never been before the board I would have to say that it's hearsay. It certainly is a factual representation of what I personally, as a representative of Stelco, believe the situation to be.

Mr. Hubbard: If we could have these Canadian masters certified as pilots, what would it save your company on each voyage?

Mr. Warry: Well, it would save \$5,000 or thereabouts per voyage; approximately \$400,000 to \$500,000 a year.

Mr. Hubbard: Thank you.

Mr. Fontana: On page 5 you talk about the whole issue of user fees. I know that the question was asked. . . hang over the heads of the seaway customers.

We're also reviewing the Canadian Coast Guard as to how in fact it may operate a lot more efficiently and commercialized.

This has come up across the country thus far, that as far as you understand user fees, you're prepared to pay a fair and equitable charge based on the services that are given to you specifically. Therefore, if there are other costs—and I'll give you a perfect example. In Quebec, for instance, we spend mega-millions on ice breaking. Do our ice-breaking facilities help you or do they not help you?

Mr. Warry: I would say that in general it does not help me. On ice breaking specifically, I know that industry would like to be given more basic choice. From Stelco's perspective, if we knew what the cost of ice breaking would be in various months of the year, we would make a commercial decision and decide either not to move cargo in those months or to move cargo. If we do, we're quite willing to pay the price for ice breaking if it's required.

[Translation]

M. Hubbard: Est-ce que ce sont des navires battant pavillon canadien?

M. Warry: Oui.

M. Hubbard: Qu'est-ce qui empêche les capitaines canadiens de faire eux-mêmes le pilotage? Je crois que c'est prévu dans le règlement.

M. Warry: Si j'ai bien compris, il faut avoir un permis, même si l'on est capitaine canadien, pour être pilote dans les Laurentides. Je crois que chaque fois qu'un capitaine canadien s'est présenté devant les autorités responsables de la délivrance des permis de pilotage, il lui a été impossible d'en obtenir un.

M. Hubbard: Est-ce que c'est ce qu'on vous a dit ou êtes-vous sûr de ces faits? Votre société pense-t-elle que l'on essaie délibérément d'empêcher les capitaines canadiens de devenir des pilotes agréés?

M. Warry: Comme je n'ai jamais comparu devant cette instance, je dois me borner à répéter ce que l'on m'a dit. Cela correspond en tout cas à la réalité de la situation telle qu'elle m'apparaît, en tant que représentant de Stelco.

M. Hubbard: Combien votre société pourrait-elle économiser à chaque voyage si les capitaines canadiens pouvaient avoir un permis de pilote?

M. Warry: Eh bien, ce serait une économie d'environ 5 000\$ par voyage, soit à peu près 400 000\$ à 500 000\$ par an.

M. Hubbard: Merci.

M. Fontana: À la page 5, vous abordez la question des frais payés par les usagers. Je sais que la question a été posée. . . que c'est une épée de Damoclès au-dessus de la tête des clients de la voie maritime.

Nous examinons aussi la garde côtière canadienne pour voir s'il serait possible de la faire fonctionner beaucoup plus efficacement et de la commercialiser.

C'est un sujet qui a été mentionné dans toutes les régions et à partir du moment où l'on comprend la notion des frais à payer par les usagers, on est prêt à payer une somme juste et équitable en fonction des services que l'on reçoit en particulier. Par conséquent, s'il y a d'autres coûts—et je vais vous donner un exemple parfait. Au Québec, par exemple, le déglacement coûte des millions. Est-ce que c'est utile pour vous ou pas?

M. Warry: Je dirai qu'en général, cela ne m'est pas utile. Pour ce qui est du déglacement en particulier, je sais que, dans l'industrie, on aimerait avoir le choix. Du point de vue de Stelco, si nous savions quel va être le coût du déglacement au cours des divers mois de l'année, nous pourrions prendre une décision commerciale, et voir si nous voulons transporter des marchandises pendant ces mois-là ou pas. Si nous le faisons, nous sommes tout à fait prêts à payer le prix du déglacement, s'il est nécessaire.

In terms of navigation aids, it's the same type of thing. I have no problem paying for stuff I require. But I do believe I have a right to expect that the provider of those services, the same as any other supplier to Stelco, has proven to me his best

C'est la même chose en ce qui a trait aux aides à la navigation. Je veux bien payer pour les choses dont j'ai besoin; je n'ai rien contre cela. Par contre, je suis en droit de m'attendre à ce que le fournisseur de ces services me démontre

[Texte]

efforts to get those costs down, to expect that he'll listen to me as far as what services he requires and what services I do and don't require, and to expect that he won't charge me for stuff I don't use.

If I need certain navigation aids that can be supplied by satellite, I'm not interested in paying for the rest of the navigation aids in the Trent waterway system so that people can have a good holiday. I want to pay for what I use, and I'm willing to pay a reasonable amount for what I use.

Mr. Fontana: You're dead right with respect to being able to compete in a very competitive world market in terms of steel. I know Stelco has niche products and you do a great quality job. That's why you're in business.

I know our minister was in Australia, New Zealand and Singapore. He was looking at how they operate and the costs of various ports. He indicated that the Vancouver port, as an example, in one shipment—or at least that's as we understood it—was about the third—most expensive in the world. Obviously you need to know as much about your competition as you need to know about your business. Let's face it, you have to sell the way they have to sell.

You operate not only in the North American but also in the world market. Have you done an analysis of those competitive costs in the world? Your customers want a delivered price.

Mr. Warry: First of all, Stelco needs to compete with steel producers in the rest of the world. We do not have a market, and we don't have an intention to make a market, outside of North America. So the finished product we produce is produced and sold in North America. We are not an exporter, per se, when it comes to that.

Mr. Fontana: Is that a consideration you've made because you can compete if you needed to export? Looking at the opportunities, we as a country obviously want to look at the opportunities available to export, thereby creating a more value-added economy and so on. Is that something you are prohibited from doing because of the costs you think are associated or is that just a strategic company decision?

Mr. Warry: It becomes part and parcel of both. Typically, if you look at the ability to sell steel, it really does follow the circle concept. If you move out 100 miles, you can compete so effectively, and if you move out 250 miles—

Mr. Fontana: But you don't have 100% of the Canadian or North American market.

Mr. Warry: Absolutely not.

Mr. Fontana: An awful lot of steel comes from Europe and other countries, or Japan, for that matter. Why is that? Obviously the producers or the clients in North America can buy that steel from somewhere in the world. Why? Because the cost must be less.

[Traduction]

qu'il a fait de son mieux pour diminuer ses prix, tout comme n'importe quel autre fournisseur de la Stelco. Je m'attends aussi à ce qu'il m'écoute quant aux services dont j'ai besoin et à ceux dont je n'ai pas besoin, et je compte ne pas avoir à payer pour les services dont je ne me sers pas.

Si j'ai besoin de certaines aides à la navigation qui peuvent être fournies par satellite, je ne tiens pas à payer pour le reste des aides à la navigation dans le système de voies navigables de Trent, pour que les gens puissent passer de bonnes vacances. Je veux payer pour les services que j'utilise, et je suis disposé à me départir de sommes raisonnables pour les obtenir.

M. Fontana: Vous avez parfaitement raison, il faut pouvoir être concurrentiel et le marché mondial de l'acier est des plus compétitif. Je sais que la Stelco fabrique des produits spécialisés qui visent certains créneaux particuliers du marché, et vous faites un travail d'une qualité exceptionnelle. C'est ce qui explique le fait que vous soyez en affaire.

Je sais que notre ministre s'est rendu en Australie, ainsi qu'en Nouvelle-Zélande et à Singapour, pour examiner la façon dont on fait les choses là-bas, ainsi que les coûts dans divers ports. Il nous a dit que le port de Vancouver, par exemple, en ce qui a trait à un chargement qui — c'est du moins ce que nous avons compris — se classait au troisième rang des ports les plus chers au monde. Il va sans dire qu'il faut en savoir aussi long à propos de ses concurrents qu'à propos de ses propres affaires. Il est manifeste que vous devez pouvoir vendre vos services, tout comme eux.

Vos activités commerciales ne se limitent pas à l'Amérique du Nord; vous êtes aussi présent sur les marchés mondiaux. Avez-vous fait une analyse des coûts compétitifs ailleurs dans le monde? Vos clients veulent un prix rendu.

M. Warry: Premièrement, la Stelco doit faire concurrence aux producteurs d'acier des autres régions du globe. Nous n'avons pas de marché à l'extérieur de l'Amérique du Nord, et nous n'avons pas l'intention d'en développer. Ainsi, notre produit fini est produit et vendu ici, en Amérique du Nord. Nous ne sommes pas une société d'exportation.

M. Fontana: Est-ce une décision que vous avez prise tout en sachant que vous pourriez être concurrentiel si vous deviez exporter? En tant que pays, nous voulons bien sûr être à l'affût des occasions d'exportation afin d'accroître la valeur ajoutée de notre économie. Est-ce que les coûts associés à l'exportation vous semblent prohibitifs, ou est-ce à cause d'une décision stratégique de votre société que vous n'exportez pas?

M. Warry: Les deux. Généralement parlant, si vous examinez les possibilités de vente d'acier, vous verrez que c'est le concept du cercle qui s'applique. Vous pouvez faire concurrence de façon très efficace dans un rayon de 100 milles, mais si vous allez jusqu'à 250 milles...

M. Fontana: Mais vous ne desservez pas les besoins des marchés canadiens et nord-américains à 100 p. 100.

M. Warry: Absolument pas.

M. Fontana: D'énormes quantités d'acier viennent d'Europe, d'autres pays, ou du Japon. Pourquoi? Les clients ou producteurs nord-américains peuvent manifestement acheter cet acier qui provient d'ailleurs. Pourquoi? Parce qu'il doit se vendre à moindre coût.

[Text]

Mr. Warry: Correct.

Mr. Fontana: Have you looked at what are the impediments so that you can capture more of the market, then?

Mr. Warry: In North America. I don't want to leave you with the impression that we have an intention to try to sell steel into Australia or anything like that.

The Chairman: Usually Northern American buyers are concerned with the delivered price of a particular steel product. If they can get it from China cheaper than they can get it from Hamilton—

Mr. Warry: That's where they'll get it from.

The Chairman: —they'll take it from China.

Mr. Warry: That's right.

Mr. Fontana: That's what I'm trying to get at. Obviously you're in the bidding game; therefore, the price differential might be big or small. We're trying to assess the transportation costs as part of the cost of the product.

Mr. Warry: Transportation to Stelco represents about 15.5% of the finished selling price for steel. We had sales of about \$2.8 billion last year. Of that, water transportation represents about \$65 million a year. In addition to that, you have a bunch of costs to get it to the actual port—railway cart charges and things like that.

• 1400

Mr. Fontana: But the coal producers who have spoken to me about this will tell you that for the cost of their product, about 50% is attributable to transportation.

Mr. Warry: Coal?

Mr. Fontana: Yes, and therefore they have to compete with Australian coal, which can be moved at 10% or 20% in terms of prices.

Mr. Warry: You're talking about iron ore as well.

Mr. Fontana: Yes.

Mr. Warry: That's worth \$40 a tonne, and by the time you get it to the port, it's a little better than coal, but it's probably 25% of the cost.

The Chairman: This is where I get a little thrown off sometimes. You said 15%, then you said \$65 million. What's that as a percentage of the 15%? Your 15% represents how many dollars?

You said it costs you \$65 million and 15% of your costs are for transportation.

Mr. Warry: It's probably 20% of the 15%.

Water transportation—

The Chairman: Is almost a quarter of all the movement you do.

[Translation]

M. Warry: C'est exact.

M. Fontana: Cela dit, avez-vous examiné les obstacles qui vous empêchent de prendre une plus grosse part du marché?

M. Warry: Oui, en Amérique du Nord. Je ne veux pas vous laisser sous l'impression que nous allons tenter de vendre de l'acier en Australie, ou dans quelqu'autre pays du genre.

Le président: Les acheteurs nord-américains veulent en général connaître le prix rendu d'un produit de l'acier. S'ils peuvent l'acheter à meilleur prix de la Chine que d'Hamilton. . .

M. Warry: Ils l'obtiendront de là-bas.

Le président: . . ils l'obtiendront de Chine.

M. Warry: C'est exact.

M. Fontana: Voilà où je veux en venir. vous devez faire des offres, évidemment; les différences de prix peuvent être petites ou grandes. Nous essayons de déterminer quelle proportion du coût des produits est due aux frais de transport.

M. Warry: Pour la Stelco, les frais de transport représentent environ 15,5 p. 100 du prix du produit fini. Nos ventes se chiffraient à environ 2,8 milliards de dollars l'an dernier. Les frais de transport maritime représentent environ 65 millions de dollars. Il faut de plus tenir compte de divers frais qui s'appliquent quand vous transportez le produit jusqu'au port, tels les frais de chariots de chemin de fer, etc.

M. Fontana: Mais les producteurs de charbon à qui j'ai parlé me disent que 50 p. 100 du coût de leur produit est imputable aux frais de transport.

M. Warry: Le charbon?

M. Fontana: Oui, et ils doivent donc faire concurrence au charbon australien dont les frais de transport ne représentent que 10 ou 20 p. 100 des frais de transport ici, différence qui se répercute sur les prix.

M. Warry: Ce que vous dites s'applique aussi au minerai de fer.

M. Fontana: Oui.

M. Warry: Le minerai de fer vaut 40\$ la tonne, mais les frais de transport pour l'expédier aux ports, quoiqu'un peu moindre que ceux du charbon, constituent probablement 25 p. 100 du coût.

Le président: C'est ici que je ne comprends plus très bien. Vous avez dit 15 p. 100, puis vous avez parlé de 65 millions de dollars. Quel est le rapport entre cette somme et les 15 p. 100, en pourcentage? Combien de dollars représentent vos 15 p. 100?

Vous aviez dit que vous aviez des coûts de 65 millions de dollars et que vos frais de transport représentaient environ 15 p. 100 de vos coûts.

M. Warry: Cela représente probablement 20 p. 100 des 15 p. 100.

Le transport maritime. . .

Le président: Constitue pratiquement le quart de tous les déplacements de marchandises que vous effectuez.

[Texte]

Mr. Warry: Yes, it's a quarter of all of the melded in transportation costs.

Mr. Comuzzi: I want to get back to the pilotage for a moment.

You have a substantial investment in the cargo and a need to have this product. I think about the last hearings, and in the words of someone in your organization, by the time the spring shipping season opens up, you're scraping the iron ore with a teaspoon. So it's very important that your product goes through.

Stelco now is willing, having taken everything into consideration, to use a new technology with respect to getting your product through the seaway or through the river system.

Mr. Warry: As far as navigation aids are concerned?

Mr. Comuzzi: Yes.

Mr. Warry: We would rely, obviously, on our vessel operators, but I've seen it in our mines, we deal with truckers who use it and I'm firmly convinced it's here.

Mr. Comuzzi: Sure.

You mentioned tolls. Is there, in your judgment, some more equitable way to pay for the costs of operating the seaway other than the mandatory tolls we impose on the Canadian side?

Mr. Warry: Yes, I think that's a reasonable way to say it.

Again, the way we outlined it, you eliminate the stuff you don't need to do and then provide the other stuff as cheaply as possible. At the end of that, you know somebody has to pay. Then you need equity to come into play to make sure one segment isn't asked to pay an unduly high share of the costs remaining.

Mr. Comuzzi: You're a member of the Canadian Atlantic Provinces Chamber of Commerce, and I don't know if what you've said today is the position of that organization, but you are one of the largest players in the chamber, so . . .

Mr. Warry: That's correct.

Mr. Comuzzi: I appreciate that. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi.

Gentlemen, thank you very much for your presentation to the committee and for answering all our questions. We appreciate Stelco's attendance. You're an important part. When we come to Hamilton, we have to hear from Stelco. Thanks.

Mr. Warry: Thank you.

Mr. Wilkins: Thank you.

The Chairman: Can we have representatives of the City of Oshawa to the table, please?

[Traduction]

M. Warry: Oui, cela représente le quart du total de nos frais de transport.

M. Comuzzi: Je voudrais reparler du pilotage, brièvement.

Vous investissez de grosses sommes dans ces marchandises, et ce produit vous est essentiel. Pendant les audiences précédentes, un membre de votre organisation a dit qu'au printemps, quand la navigation et les expéditions reprennent enfin, vous récurez les cales à la petite cuiller tellement le minerai de fer se fait rare. Il est donc très important que votre produit soit expédié.

La Stelco est maintenant disposée, après avoir tout bien considéré, à avoir recours à une nouvelle technologie pour permettre l'expédition, en temps utile, de votre produit par le biais de la Voie maritime ou du système de rivières navigables.

M. Warry: Vous parlez d'aides à la navigation?

M. Comuzzi: Oui.

M. Warry: Nous comptons, bien sûr, sur ceux qui exploitent nos navires, mais je l'ai vu dans nos mines, nous traitons avec des camionneurs qui l'utilisent et je suis fermement convaincu qu'il est présent ici.

M. Comuzzi: Bien sûr.

Vous avez mentionné les droits de passage. Y a-t-il selon vous une façon plus équitable de récupérer les coûts d'exploitation de la Voie maritime, autre que ces droits de passage que nous imposons du côté canadien?

M. Warry: Je pense que c'est une façon raisonnable d'expliquer les choses.

Encore une fois, comme nous l'avons dit, il s'agit d'éliminer les choses que vous n'avez pas besoin de faire et de fournir les autres à un coût aussi peu élevé que possible. Cela fait, vous savez que quelqu'un doit payer au bout du compte. Il faut à ce moment-là que l'équité entre en jeu pour qu'on ne demande pas à un secteur de payer une proportion indûment élevée des coûts restants.

M. Comuzzi: Vous êtes membre de la Chambre de commerce maritime du Canada, mais je ne sais pas si ce que vous avez dit aujourd'hui représente aussi la position de cet organisme; quoiqu'il en soit, vous êtes l'un des plus gros intervenants dans cette Chambre, donc. . .

M. Warry: C'est exact.

M. Comuzzi: Je vous en sais gré. Merci.

Le président: Merci, monsieur Comuzzi.

Messieurs, merci beaucoup de l'exposé que vous avez soumis au comité, et merci d'avoir répondu à toutes nos questions. Nous apprécions la comparution de Stelco. Vous êtes un joueur important dans cette sphère. Quand nous venons à Hamilton, nous devons connaître le point de vue de la Stelco. Merci.

M. Warry: C'est nous qui vous remercions.

M. Wilkins: Merci.

Le président: Puis-je demander aux représentants de la ville d'Oshawa de bien vouloir prendre place à la table, s'il vous plaît?

[Text]

Colleagues, Noel Hutchinson is the Acting Commissioner of the City of Oshawa.

You're a stand-alone today, Mr. Hutchinson?

Mr. Noel Hutchinson (Acting Commissioner, City of Oshawa): Yes, I am.

The Chairman: All right. Cutbacks in travel, I guess.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: We appreciate your attendance and look forward to hearing your submission to the committee. Thank you, sir.

Mr. Hutchinson: Thank you very much, Mr. Chairman.

Members of the committee, it's my pleasure to represent the City of Oshawa today and to present the viewpoints of the City of Oshawa on the marine study, and more particularly, from the city's perspective, on the port sector review.

The City of Oshawa has had a long history on the waterfront. The Oshawa Harbour has been inextricably linked for over 200 years. The Oshawa Harbour was originally a settlement and a trading area for the aboriginal people, followed by a French trading settlement, an English trading centre, and then settled by Oshawa's first white settler, Benjamin Wilson. The port has evolved in response to changing demands to fulfil the needs and expectations and market conditions.

• 1405

The Oshawa Harbour Commission was formed in 1960. The City of Oshawa at that time supported the establishment of the Oshawa Harbour Commission and transferred lands to the harbour commission and assisted in the acquisition of other lands for the port and port-related development. The major economic focus at that time was the opening of the St. Lawrence Seaway and the international trade and commerce that would develop through the seaway to the port in Oshawa.

Transport Canada has made significant contributions through that period in the establishment of harbour infrastructure, particularly in the 1960s and 1970s. For a considerable time the port flourished and water-based transportation assisted existing industries and developed new ones, such as Westcane Sugar in the mid-1970s.

The relationship of the port and the City of Oshawa for many years was one of common goals and mutual interests upon the mainstay of the port operation, that being traffic flow through the St. Lawrence Seaway system. The latter half of the 1970s and 1980s brought substantial change to the Oshawa harbour area. The City of Oshawa, through ongoing redevelopment, increased the attractiveness of Lakeview Park on the west side of the port. This became Oshawa's premier park and summer recreational destination.

[Translation]

Chers collègues, Noel Hutchinson est le commissaire par intérim de la ville d'Oshawa.

Vous êtes seul, aujourd'hui, monsieur Hutchinson?

M. Noel Hutchinson (commissaire par intérim, ville d'Oshawa): Oui.

Le président: Très bien. C'est dû aux compressions des frais de déplacement, je suppose.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Nous vous savons gré d'avoir bien voulu venir et c'est avec beaucoup d'intérêt que nous nous préparons à écouter l'exposé que vous allez présenter au comité. Merci, monsieur.

M. Hutchinson: Merci beaucoup, monsieur le président.

Membres du comité, c'est un plaisir pour moi de représenter la ville d'Oshawa ici aujourd'hui, et de vous soumettre le point de vue de la ville d'Oshawa quant à l'étude des transports maritimes et à l'examen du secteur portuaire, secteur qui importe tout particulièrement à notre ville.

Les rapports qui lient la ville d'Oshawa et ses quais remontent assez loin dans notre histoire. Le port d'Oshawa est lié de façon inextricable à notre ville depuis plus de 200 ans. Autrefois, les autochtones habitaient les abords du port d'Oshawa et y faisaient du commerce. Par la suite, la région est devenue un comptoir colonial français, un comptoir anglais, et a ensuite été colonisée par son premier habitant blanc, Benjamin Wilson. Le port a évolué au fil des demandes qui se sont modifiées; il s'est adapté pour répondre aux besoins, aux attentes et aux conditions du marché.

La commission portuaire d'Oshawa a été créée en 1960. La ville d'Oshawa a appuyé l'établissement de cette commission, lui a cédé des terres et l'a aidée à acquérir d'autres terrains pour le port et pour l'aménagement d'installations liées à celui-ci. L'événement économique marquant était à l'époque l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent et le commerce international qui allait dorénavant se faire au port d'Oshawa grâce aux navires qui emprunteraient la voie maritime.

Pendant cette période, Transports Canada a fait d'importantes contributions à l'aménagement des installations portuaires, surtout pendant les années 1960 et 1970. Pendant assez longtemps, le port a effectivement fait des affaires prospères et le transport par voie maritime a permis aux industries existantes de s'épanouir et a aussi rendu possible la création de nouvelles industries, comme Westcane Sugar au milieu des années 1970.

Pendant de nombreuses années, le port et la municipalité d'Oshawa ont poursuivi des objectifs communs et veillé à leurs intérêts mutuels en ce qui a trait à l'exploitation du port, dont le point d'appui était le trafic qui lui parvenait par la voie maritime du Saint-Laurent. La région du port d'Oshawa s'est transformée considérablement pendant la deuxième moitié des années 1970 et les années 1980. La ville d'Oshawa, par des travaux de réfection continue a embelli le parc Lakeview, du côté ouest du port. Ce parc est devenu le plus beau d'Oshawa et la destination estivale préférée des vacanciers.

[Texte]

The City of Oshawa prepared the Oshawa waterfront plan in 1987 and recommended that the Oshawa Harbour Commission encourage commercial development and recreational development on the west side of the port. During that same timeframe there was, and is continuing to be, a trend to road-based transportation of goods. Much of the land under the jurisdiction of the port, particularly in the west wharf, has sat idle and vacant for many years with very little commercial activity and a substantially unkempt condition.

In 1984 the Oshawa Harbour Commission, with input from other agencies and governments, developed the 1984 harbour development plan. This supported both continued port traffic flow, substantially on the east wharf, and commercial residential development on the west wharf. The City of Oshawa completed a harbour study in 1992 and the Oshawa Harbour Commission performed its own harbour study in 1994.

It's unfortunate that over the last 15 years many development opportunities have not been realized due to jurisdictional gridlock between the Oshawa Harbour Commission and the City of Oshawa. The issues involving the Oshawa Harbour are complex. It is within the jurisdictional framework that the inability to resolve differences and effect change is limiting progress.

There is, however, one significant element that requires modification. If undertaken properly, it will effect positive change and create new economic opportunities. The Oshawa Harbour Commission derives its authority from the Harbour Commission Act of 1964. Under the act, the commission is responsible to the federal Minister of Transport and is charged with administering, operating and developing the port in conformance with the objectives of the national ports policy.

The Oshawa Harbour Commission, through the operating mandate of the Harbour Commission Act and the national ports policy, has lost the ability to change quickly or meet community demands or expectations because of potentially conflicting mandates. There is a real desire and a need by both the City of Oshawa council and the current harbour commission members to reach meaningful agreement on significant issues involving the Oshawa Harbour and the city. However, the current operating mandate does not allow or provide for prioritizing of local or community issues as compared with national transportation needs.

A new operating mandate for the commission needs to be developed that provides a new balance for realizing mutual goals and meeting the needs of the community.

While the traffic flow through the water-based transportation system will continue to be a key element for the Oshawa harbour for the foreseeable future, there are many other opportunities of a recreational, commercial, residential

[Traduction]

La ville d'Oshawa a préparé le plan portuaire d'Oshawa en 1987 et a recommandé à la commission portuaire d'Oshawa d'encourager et le développement commercial et l'expansion d'infrastructures propres aux loisirs du côté ouest du port. Pendant cette même période, on a vu la montée d'une tendance privilégiant le transport des marchandises par route, tendance qui se poursuit encore aujourd'hui. Conséquemment, de grandes étendues de terrains qui appartiennent au port, surtout du côté ouest, sont inutilisées depuis de nombreuses années; il y a là très peu d'activités commerciales et ces aires sont devenues des terrains vagues très mal tenus.

En 1984 la commission portuaire d'Oshawa, avec la coopération d'autres agences et gouvernements, a mis au point le plan d'aménagement portuaire de 1984. Ce plan proposait de maintenir le trafic portuaire du côté est du quai, essentiellement, et recommandait l'aménagement commercial et résidentiel du côté ouest. La municipalité d'Oshawa a terminé une étude du port en 1992 et la commission portuaire d'Oshawa a effectué sa propre étude portuaire en 1994.

Il est malheureux qu'au cours des 15 dernières années de nombreuses occasions d'aménagement n'ont pu être réalisées à cause de l'impasse qui oppose la commission portuaire d'Oshawa à la ville d'Oshawa. Les problèmes du port d'Oshawa sont complexes. La paralysie des structures juridictionnelles bloque les solutions et le changement, et limite le progrès.

Néanmoins, il faudrait tenter de modifier un élément fort important. S'il était effectué avec doigté, ce changement aurait des résultats positifs et créerait de nouvelles occasions de progrès économique. L'autorité de la commission portuaire d'Oshawa repose sur une loi, la Loi sur les commissions portuaires, de 1964. Aux termes de cette loi, la commission doit rendre des comptes au ministre fédéral des Transports et est responsable de l'administration, de l'exploitation et de l'aménagement du port conformément aux objectifs de la politique portuaire nationale.

La commission portuaire d'Oshawa, qui détient ses mandats d'exploitation en vertu de la loi, la Loi sur les commissions portuaires et de la politique portuaire nationale, n'est plus capable d'effectuer des changements rapides ni de répondre aux exigences et attentes de la collectivité, à cause de ses mandats potentiellement contradictoires. Le conseil municipal de la ville d'Oshawa et les membres actuels de la commission portuaire désirent réellement s'entendre sur des questions importantes qui touchent le port d'Oshawa et la ville. Toutefois, le mandat d'exploitation actuel ne permet de donner la priorité à des questions d'importance locale ou communautaire plutôt qu'aux exigences nationales en matière de transport.

Il faut concevoir un nouveau mandat pour cette commission qui permet un nouvel équilibre en vue de réaliser des objectifs communs et de répondre aussi aux besoins de la communauté.

Le trafic maritime qui transite par le système des voies navigables de la région continuera d'être un élément clé pour le port d'Oshawa à l'avenir, mais ce port offre de nombreuses autres possibilités qui ajoutent à sa valeur considérablement, des

[Text]

and environmental nature that increase the value of the port in a very significant way. Waterfronts are very special places to people, particularly in an urban area such as Oshawa. The value to the public will increase in the future as demand increases for a publicly accessible and healthy environment.

There is an opportunity to create new residential development in the port area and to provide Oshawa with that sense of ownership of the waterfront it had in the past. With the redevelopment of Lakeview Park on the west boundary of the harbour, there is a built-in clientele to make feasible commercial development such as restaurants, boutiques, marine supply markets, etc. There is need for additional parkland along the waterfront, connection with the Greater Toronto Area waterfront trail that will run from Hamilton Harbour to the Trent River, and user-pay recreational activities.

The Oshawa Harbour has had a number of contaminated areas that not only have limited development and use of the lands surrounding the harbour but also have contributed to the contamination of Lake Ontario. There is an urgent need to address the environmental issue, and financial assistance will be required to remediate these sites.

The Oshawa Second Marsh is one of the few remaining wetlands on the north shore of Lake Ontario, and is the largest wetland between Presqu'île Park on the east and the Niagara River on the west. The marsh has degraded over the last number of years, but with current assistance from Environment Canada through the Great Lakes clean-up fund and many matching partners, the health and biodiversity of this marsh will return. A feasibility study has confirmed that a nature interpretation centre built in this area could attract upwards of 100,000 visitors annually and could be a very substantial tourist destination.

The cooperation of a number of agencies and levels of government is needed to make this vision a reality. The city recommends that the Harbour Commissions Act of 1964 and the national ports policy be amended to provide a management structure for the Port of Oshawa, one equally responsive to both national transportation issues and community needs, in order to develop mutually achievable goals and objectives.

I also brought with me for your future input the summary of the southeast Oshawa study, area number one. It provides the conclusions and recommendations of the City of Oshawa study. It's the current endorsed position of the Oshawa city council. It has approximately 25 recommendations that provide a significant and detailed framework of how to achieve other opportunities within the Oshawa Harbour and bring it to its maximum useful potential.

[Translation]

possibilités commerciales, résidentielles, environnementales et récréatives. Les terrains qui longent l'eau sont très importants pour les habitants d'une région, surtout pour les habitants d'une agglomération urbaine comme Oshawa. Le public accordera encore plus de valeur à ces aires à l'avenir, car nous serons témoins d'une demande accrue de la part de la population qui exigera un environnement sain et accessible au public.

Nous sommes saisis de l'occasion de créer de nouvelles zones résidentielles dans la région portuaire et de redonner à nouveau aux habitants d'Oshawa l'impression que les quais et les berges riveraines leur appartiennent bel et bien, comme par le passé. La relance du parc Lakeview à l'ouest du port signifie qu'il y aura une clientèle sur place pour rentabiliser l'expansion commerciale qui peut prendre la forme de restaurants, boutiques, magasins de fournitures nautiques, etc. Il faudrait aussi agrandir le parc le long des berges, et relier cette région à la piste riveraine de la région métropolitaine de Toronto qui ira du port de Hamilton à la rivière Trent; il faudrait aussi mettre en place des activités récréatives payantes.

Il y a dans la région du port d'Oshawa un certain nombre de zones contaminées dont les utilisations potentielles sont limitées; outre les limites qu'elles imposent à l'usage qu'on peut faire de certaines terres qui longent le port, elles ont aussi contribué à la contamination du lac Ontario. Il est urgent de s'attaquer au problème environnemental, et il faudra une aide financière pour remettre ces sites en état.

• 1410

Le Oshawa Second Marsh est l'une des rares zones humides restant sur la rive nord du Lac Ontario, et c'est la plus vaste entre Presqu'île Park, à l'est, et la Niagara, à l'ouest. C'est une zone qui s'est considérablement dégradée au cours des années. Mais, grâce à l'aide fournie actuellement par Environnement Canada, par le truchement du fonds d'épuration des Grands Lacs et par de nombreux autres partenaires, sa salubrité et sa biodiversité pourront se rétablir. Une étude de faisabilité a confirmé que l'on pourrait y aménager un centre d'interprétation de la nature qui attirerait jusqu'à 100 000 visiteurs par an, ce qui pourrait donner à cette région un attrait touristique indéniable.

Cela exigera toutefois la collaboration de plusieurs organismes et de plusieurs paliers de gouvernement. La municipalité recommande que l'on modifie la loi de 1964 sur les commissions portuaires et la politique sur les ports nationaux afin de mettre sur pied une structure de gestion du port d'Oshawa pour tenir compte à la fois des questions de transport nationales et des besoins locaux lors de l'élaboration d'objectifs réalisables.

J'ai aussi apporté avec moi un résumé de l'étude concernant la région sud-est d'Oshawa, la région numéro un. Vous y trouverez les conclusions et recommandations de l'étude concernant la ville d'Oshawa. Ce document, qui a été officiellement appuyé par le conseil municipal d'Oshawa, contient 25 recommandations destinées à établir la structure requise pour tirer le parti maximum du potentiel du port.

[Texte]

The Chairman: Mr. Hutchinson, thank you for your brief. In the fourth paragraph on page 3 it says there was a desire by both council and the current commissioners to reach meaningful agreement. However, the current operating mandate doesn't allow or provide for prioritizing local or community issues.

Is there a lack of cooperation between yourselves and the harbour commission? Is that what I'm reading into this?

Mr. Hutchinson: For the last number of years there's been a lack of agreement on the way to proceed with development within the Oshawa Harbour. The city and the port have had development opportunities. One was \$200 million commercial-residential development. I understand that has been lost to the city because of the length of time it's taken to even take the first steps to reach agreement.

So yes, there's been a lack of communication.

The Chairman: To my way of thinking, the existing legislation is only used as a framework. The federal government can't possibly legislate cooperation between a municipality and its harbour commission. As part of Oshawa, you are under the same commission act as Fraser Port in B.C. We just come from Fraser Port. That port system, that commission, goes through no less than nine communities with 217 kilometres of shoreline, has a working relationship with all of them, and it's under the same commissions act. Having been there and seen that, I can't buy your argument.

Mr. Hutchinson: I can understand what you're saying. I have been a harbour commissioner myself. The terms that are taken. . .the national port interest is given priority in the Oshawa case. There are two federal representatives as commissioners and one municipal representative. But the priority used is national transportation.

The national transportation policy does suggest that community interest or community needs would be addressed, but in the Oshawa situation that is not given the same emphasis or priority as the national transportation needs.

Mr. Hubbard: Is residential use of the port area the main source of conflict? You mentioned a \$200 million development possibility, but that the commission turned thumbs down on that. Is that the major source of contention?

Mr. Hutchinson: That is certainly one of the sources of contention. The actual marina basin is operated. . .there's recreational boating as well. There's a recreational marina basin. That too is not representative of the quality the city would like to have in that particular harbour. Everything that's within the port is not well-kept and has a lot of environmental contamination, which the city is not pleased about.

There's more than just the residential component. Putting lands that have been vacant for some considerable time to other uses is one of the city's major interests as well. There's a number of issues; it's more than just residential.

Mr. Hubbard: As to these commissioners, one is appointed by the city and the other two by the federal government. Do these two people have long-standing appointments? Where do they sit in terms of their tenure?

[Traduction]

Le président: Merci de cet exposé, monsieur Hutchinson. J'ai lu dans votre document que le conseil des commissaires actuels souhaitait négocier une entente efficace. Toutefois, le mandat d'exploitation actuel ne permet pas d'accorder la priorité aux objectifs locaux.

Y a-t-il un manque de coopération entre vous-mêmes et la commission portuaire? Est-ce cela que vous vouliez dire?

M. Hutchinson: Il y a déjà plusieurs années que l'on essaye, sans succès, de trouver une entente sur l'aménagement du port d'Oshawa. Il existe des possibilités d'urbanisation attrayantes pour la ville et pour le port. Il y avait par exemple un projet d'aménagement commercial et résidentiel d'une valeur de 200 millions de dollars que la ville a perdu parce que le processus d'entente a pris trop de temps.

Il y a donc incontestablement un manque de communication.

Le président: À mon sens, la loi actuelle ne peut être qu'un cadre général. Le gouvernement fédéral n'est certainement pas en mesure d'obliger une municipalité et sa commission portuaire à collaborer. Le port d'Oshawa relève de la même loi que celui de Fraser, en Colombie-Britannique, en ce qui concerne les commissions portuaires. Or, la commission du port de Fraser ne couvre pas moins de neuf collectivités dispersées le long d'une côte de 217 kilomètres de long, mais cela ne l'empêche pas de collaborer avec chacune d'entre elles, sous l'égide de la même loi fédérale. Je ne peux donc accepter votre argument.

M. Hutchinson: Je comprends bien ce que vous dites, puisque j'ai moi-même fait partie d'une commission portuaire. Cela dit, dans le cas d'Oshawa, où il y a deux commissaires représentant le gouvernement fédéral et un commissaire représentant la municipalité, on a accordé jusqu'à présent la priorité aux objectifs de transports nationaux.

Certes, il est prévu, dans la politique nationale des transports, que l'on tienne compte des besoins locaux mais, pour ce qui est d'Oshawa, on n'accorde pas à ses besoins la même priorité qu'aux questions de transport nationales.

M. Hubbard: Le conflit vient-il essentiellement des projets d'aménagement urbain? Vous avez parlé d'un projet d'une valeur de 200 millions de dollars que la commission aurait rejeté. Cela constitue-t-il l'écueil principal?

M. Hutchinson: C'est certainement un écueil non négligeable. Je dois dire qu'il y a dans le port un bassin d'accostage des bateaux de plaisance, mais la municipalité estime qu'il n'est pas non plus de qualité suffisante. Les installations du port ne sont pas toutes bien entretenues et il y a beaucoup de pollution, ce qui ne plaît pas non plus à la municipalité.

• 1415

Il n'y a pas que la construction domiciliaire qui soit en jeu. L'un des principaux objectifs de la municipalité est de mettre en valeur des terrains qui sont vacants depuis très longtemps. Il y a donc d'autres questions que la construction domiciliaire.

M. Hubbard: En ce qui concerne les commissaires, dont l'un est nommé par la municipalité et les deux autres par le gouvernement fédéral, ont-ils des mandats de longue durée?

[Text]

[Translation]

Mr. Hutchinson: The two federal appointments were just made approximately four or five months ago. The other appointment is probably one or two years, and it's an appointment by the city. They change about every three years—every time the government is changed.

Mr. Hubbard: But no matter what changes with these commissioners, the same attitudes prevail.

Mr. Hutchinson: The same attitude appears to prevail.

Mr. Hubbard: It's kind of difficult to believe. They must have a different concept for the port from what your city has for the port.

Would your city like to take over the port—simply have the federal people get out here and have the city purchase a piece of land with a certain monetary value?

It's a very small port. There are only 300,000 tonnes going through it. We heard a very glowing report this morning on the port, and I'm rather surprised to hear such an opposite point of view from the City of Oshawa. It would appear to me that maybe, with such a small tonnage, you could close the Port of Oshawa, turn it over to the citizens of the city and have them make residential property, with a market, an antique shop and whatever else.

Mr. Hutchinson: Well, as you can appreciate, the city has prepared its study of the port, which cost approximately \$200,000, and in response the harbour prepared its study of the port, which cost about the same amount of money. Now we have two different reports and we have to decide what we're going to do with those, between the harbour and the city.

Your first question, though, was would the city be interested? That's up to city council to decide. However, I will use the subject of the Oshawa Airport, which is federally owned. It's been operated by the City of Oshawa for close to fifty years and we are now in the process of acquiring the Oshawa Municipal Airport. We have extremely good cooperation from the federal Minister of Transport. We've received financial assistance from the Province of Ontario.

The city has put in a substantial amount of money to improve the Oshawa Airport. We're very excited about the commercial and recreational opportunities at the Oshawa Airport. We think it will be a tremendous success for the city.

If the Oshawa Harbour were offered to the city, I don't know if the city would want to manage it or own it, but I think the city would probably like to review what the options could be for a stronger mandate to operate the port or have input into the operation of the port.

Mr. Hubbard: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Hubbard.

Mr. Fontana.

Mr. Fontana: I just want to follow up on what Mr. Hubbard said. I talked this morning about Oshawa Airport's policy and about Oshawa's enthusiasm upon acquiring it.

M. Hutchinson: Le deux représentants du gouvernement fédéral ont été nommés il y a quatre ou cinq mois. L'autre commissaire, celui de la municipalité, a été nommé il y a peut-être un an ou deux. Ce commissaire de la municipalité est remplacé environ tous les trois ans, c'est-à-dire chaque fois que change le conseil municipal.

M. Hubbard: Cela dit, les commissaires peuvent changer, mais pas leur attitude.

M. Hutchinson: C'est exact.

M. Hubbard: C'est quand même difficile à croire. Les concepts doivent quand même changer lorsqu'on change de commissaire.

Croyez-vous que la municipalité souhaiterait assumer seule la responsabilité du port? Voudrait-elle que le gouvernement fédéral la laisse agir à sa guise, ce qu'elle pourrait faire, par exemple, en achetant une partie des terrains vacants?

On ne parle pas ici d'un port très important, puisqu'il n'y passe que 300 000 tonnes par an. On nous a fourni ce matin des informations très optimistes au sujet du port et je suis assez surpris d'entendre un point de vue tellement différent de la municipalité d'Oshawa. Cela dit, puisque le tonnage est tellement minime, il me semble qu'on pourrait fermer le port et le confier à la municipalité, qui pourrait alors faire des aménagements domiciliaires avec un marché, un centre d'antiquités ou je ne sais quoi d'autre.

M. Hutchinson: Il faut comprendre que la municipalité a commandé une étude au sujet du port, ce qui lui a coûté près de 200 000\$, et que la commission portuaire a répondu à cette initiative en commandant la sienne, qui a coûté à peu près la même chose. Nous avons donc maintenant deux rapports différents entre lesquels il va falloir choisir.

Pour ce qui est de savoir si la municipalité serait intéressée à assumer la responsabilité du port, c'est au conseil municipal de décider. Je vais cependant faire une comparaison avec l'aéroport d'Oshawa, qui appartient à l'État fédéral. La municipalité l'exploite depuis une cinquantaine d'années et elle est sur le point d'en effectuer l'acquisition. La collaboration avec le ministère fédéral des Transports est tout à fait excellente, et nous avons reçu également une aide financière de la province de l'Ontario.

La municipalité a investi des sommes considérables pour améliorer l'aéroport. Et nous sommes convaincus de pouvoir le gérer avec beaucoup de succès, en tirant parti de ses atouts commerciaux et récréatifs.

En ce qui concerne le Port d'Oshawa, s'il était offert à la municipalité, je ne sais pas si celle-ci voudrait le gérer ou le posséder, mais je suppose qu'elle aimerait probablement analyser attentivement ses options.

M. Hubbard: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Hubbard.

Monsieur Fontana.

M. Fontana: Je voudrais poursuivre sur le même sujet. Je parlais ce matin de l'enthousiasme dont a fait preuve la municipalité d'Oshawa au sujet de son acquisition de l'aéroport local.

[Texte]

We are trying to look at different structural models. The government doesn't have to own and operate everything. It can be the regulator and have other people do it on its behalf, provided the standards of safety, security and environment are pretty clear.

What tends to happen, of course, is when you have two masters like the Harbour Commission under a national ports policy, that creative tension will always exist. It exists here in Hamilton, I'm sure it exists in Fraser, it exists in Windsor, and I'm sure we're going to be hearing from those people soon.

So you're right; it occurs. The ultimate answer, when you have two masters, is you get rid of one. We can still keep our objective. So the question, I guess, is would you look at an airport model as a vehicle by which to operate the Oshawa port?

Mr. Hutchinson: I think the City of Oshawa would certainly look at an airport model. In fact, since we are looking at the airport model, we could probably look at a model that could be a port authority in the City of Oshawa as a future model.

Mr. Fontana: I wonder if you could convey to your council that we intend to write our report by the end of April, if they have any insight or ideas. I know you're a city employee, and obviously you can't speak on behalf of your political masters, but maybe you could approach them with the idea of finding out exactly where they might be on such a thing and convey that to us.

[Traduction]

Cela dit, on n'est pas obligés d'appliquer la même structure dans tous les cas. Il n'est pas nécessaire que le gouvernement possède et exploite tout lui-même. Certains services peuvent être exploités par d'autres organismes, le gouvernement se limitant à faire respecter sa réglementation concernant par exemple la sécurité et l'environnement.

Évidemment, lorsqu'une entité est gérée par deux organismes différents, comme c'est le cas d'une commission portuaire constituée en vertu de la politique nationale, les tensions sont inévitables, mais elles peuvent être créatrices. C'est le cas ici même, à Hamilton, et je suis sûr que c'est la même chose à Fraser, à Windsor ou ailleurs.

Si les problèmes deviennent irréductibles, la solution ultime est évidemment, quand on a deux maîtres, de se débarrasser de l'un des deux. Seriez-vous donc prêts à appliquer au port d'Oshawa le même système que celui qui s'applique actuellement à l'aéroport?

M. Hutchinson: Je suis sûr que la municipalité serait prête à l'envisager. Autrement dit, je suis sûr que la municipalité serait prête à réfléchir à la constitution d'une autorité portuaire copiée sur l'autorité aéroportuaire.

M. Fontana: Pourriez-vous faire savoir aux membres de votre conseil que nous avons l'intention de soumettre notre rapport à la fin du mois d'avril et qu'ils ont donc le temps de nous communiquer une position détaillée à ce sujet s'ils le souhaitent? Je sais que vous êtes un employé municipal et que vous ne pouvez donc vous exprimer au nom de vos maîtres politiques, mais vous pourriez peut-être leur communiquer cette idée et nous faire savoir ce qu'ils en pensent.

• 1420

Thank you.

Mr. Hoepfner: I have just one short question. I read in here about the Oshawa Second Marsh. Is that the same one we were told about this morning, that was given to the port authority and then they couldn't handle it and turned it back to the city?

Mr. Hutchinson: Yes, that's the same one.

Mr. Hoepfner: What happened to that marsh? I see it's had some destruction or environmental degradation. Why has that happened?

Mr. Hutchinson: Actually, there's a fairly long history there. About 25 years ago, when the harbour commission was considering making what I call a "superport" out of that particular marsh, they closed off the entrance to Lake Ontario to create additional depth for ice in the winter so they could do borings. Then there was one of those February thaws. All the vegetation from the marsh was flushed out into the lake in an early flood. The marsh was substantially damaged at that time. Now we're in a rehabilitation mode to try to bring that back.

Mr. Hoepfner: So it's not toxic material from plants or anything; it's environmental degradation.

Mr. Hutchinson: Yes. Environment Canada is one of the very major partners contributing \$1.3 million to that rehabilitation. We're matching that with local funds, etc., to bring it back.

Merci.

M. Hoepfner: Je n'ai qu'une brève question à poser. Vous avez parlé du Oshawa Second Marsh. Est-ce le même dont on parlait ce matin, c'est-à-dire celui dont la direction avait été confiée à l'autorité portuaire, mais qui a été ensuite rendu à la ville parce que cela ne fonctionnait pas?

M. Hutchinson: Oui.

M. Hoepfner: Qu'est-il arrivé ensuite? Je constate que cette zone s'est dégradée sur le plan environnemental. Pourquoi?

M. Hutchinson: C'est une longue histoire. Il y a environ 25 ans, lorsque la commission portuaire envisageait de créer ce que j'appelle un «superport» sur cette zone de terres humides, elle a fermé l'accès au lac Ontario pour faire monter le niveau des eaux, ce qui aurait donné une plus grande profondeur de glace en hiver pour faire les forages. Cependant, il y a eu un dégel en février et toute la végétation de cette zone marécageuse a été emportée dans le lac, ce qui a causé des dégâts considérables. On essaye donc aujourd'hui de corriger ce problème.

M. Hoepfner: Il s'agit donc simplement d'une dégradation végétale et non pas de produits toxiques ou d'autres polluants de cette nature?

M. Hutchinson: Exactement. Environnement Canada est l'un des plus gros partenaires contribuant au projet de restauration, puisqu'il fournit 1,3 million de dollars. Divers organismes locaux fournissant quant à eux une somme équivalente.

[Text]

Mr. Hoepfner: I think it's a worthwhile project to restore that.

Mr. Hutchinson: As is noted in the report, we think there's tremendous economic opportunities with the nature centre on that site. It would be the closest wetlands interpretation centre to the city of Toronto.

Mr. Hoepfner: Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hutchinson, for coming down to be a witness for this committee. We thank you for your submission.

Mr. Hutchinson: Thank you very much.

The Chairman: We now have representatives from the Windsor Port Users.

Good afternoon, gentlemen.

Mr. Ed Weinberg (President, PRR Transportation Consulting Services Inc.): Good afternoon.

Mr. Bob Bezaire (Assistant Manager, Lafarge Construction Materials): Good afternoon, Mr. Chairman.

The Chairman: I had a look at your documentation. We're trying to get about a 10-minute presentation to allow for questioning.

Mr. Weinberg: Okay, we'll cut it down.

First of all, I'd like to apologize for Ron Ellis, who was supposed to be here today. They had a wildcat strike at the salt mine. That's where he is.

I'll cut out the introductory remarks. Basically, the membership of the Windsor Port Users includes: Archer Daniels Midland Agri-Industries Ltd.; Barge Transport Inc.; Canadian Salt Company, which is Windsor Salt; Canada Building Materials, a division of St. Mary's Cement; Dunn Paving; Edgewater Marine; Matt Shipyards Inc.; Morterm Ltd.; Southwestern Sales; Lafarge Construction Materials, a division of Lafarge Canada; Sterling Marine Fuels, a division of McAsphalt Industries; Unimix, a division of Essroc Canada Inc.; and the Van de Hogan Group.

This group in 1993 represented 84% of the total tonnage through Windsor. It's probably higher now because the barge transfer operation is no longer there.

Our presentation today will outline two key objectives. First, the Windsor Harbour Commission is proposing grossly unjustified increases in user fees despite the minister's reassurances that government services would be rationalized prior to any form of cost recovery.

Two—and this is key to our submission—the necessity for a Crown-operated harbour commission no longer exists in Windsor. Thus, we wish to assist the Minister of Finance in making government smaller and smarter. Moreover, we will help the Minister of Transport to achieve his objective of removing government from otherwise commercial operations by commercializing the operation of the port.

[Translation]

M. Hoepfner: Je crois que c'est un projet très utile.

M. Hutchinson: Comme on l'indique dans le rapport, ce secteur offre des possibilités économiques considérables, avec la création d'un centre d'interprétation de la nature. Ce serait le centre d'interprétation des terres humides le plus proche de Toronto.

M. Hoepfner: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hutchison, d'être venu témoigner devant notre comité.

M. Hutchinson: Je vous en prie.

Le président: Nous allons maintenant accueillir des représentants des usagers du port de Windsor.

Bon après-midi, messieurs.

M. Ed Weinberg (président, PRR Transportation Consulting Services Inc.): Bon après-midi, monsieur le président.

M. Bob Bezaire (directeur adjoint, Matériaux de construction Lafarge): Bon après-midi, monsieur le président.

Le président: J'ai jeté un oeil sur les documents que vous nous avez fournis, mais je dois vous dire que nous souhaitons limiter chaque exposé à une dizaine de minutes, pour avoir le temps de poser des questions.

M. Weinberg: Très bien, nous nous limiterons à une dizaine de minutes.

Je dois d'abord présenter des excuses de Ron Ellis, qui était censé nous accompagner aujourd'hui. Comme un grève surprise a été déclenchée à la mine de sel, il est retenu là-bas.

Je ne vais pas vous lire l'introduction de notre mémoire. Je me contenterai de nommer les membres du groupe des usagers du port de Windsor: Archer Daniels Midland Agri-Industries Ltd.; Barge Transport Inc.; Canadian Salt Company, c'est-à-dire Windsor Salt; Canada Building Materials, qui est une division de St. Mary's Cement; Dunn Paving; Edgewater Marine; Matt Shipyards Inc.; Morterm Ltd.; Southwestern Sales; Matériaux de construction Lafarge, division de Lafarge Canada; Sterling Marine Fuels, division de McAsphalt Industries; Unimix, division de Essroc Canada Inc.; et le groupe Van de Hogan.

En 1993, ce groupe représentait 84 p. 100 du total des marchandises passant dans le port de Windsor. Le pourcentage est probablement encore plus élevé aujourd'hui puisque la société de transport par barge n'existe plus.

Nous nous adressons à vous aujourd'hui pour deux raisons. Tout d'abord, la commission portuaire de Windsor vient d'annoncer des augmentations absolument injustifiées des droits d'usage, alors que le ministre avait donné l'assurance que les services gouvernementaux seraient rationalisés avant d'envisager toute forme de récupération des coûts.

Deuxièmement—et c'est l'élément clé de notre mémoire—Windsor n'a plus besoin d'une commission portuaire gérée sous forme de société d'État. Nous souhaitons donc appuyer le ministre des Finances dans ses efforts de compression et d'amélioration des services publics. En outre, nous allons aussi aider le ministre des Transports à atteindre son objectif de désengagement du gouvernement des activités qui pourraient être commercialisées, puisque nous recommandons la commercialisation de l'exploitation du port.

[Texte]

The map I've distributed basically shows the facilities. Roughly speaking, all those companies I mentioned are located between the Ambassador Bridge and item 3 on the map, which is Canadian Salt. They're all located within the area under the authority of the Windsor Harbour Commission. They include installations for bulk handling of aggregates, salts, cement, storage, warehousing and other marine-dependent uses. Interspersed between these are several recreational facilities.

[Traduction]

Je vous ai remis une carte des installations portuaires. En gros, toutes les entreprises que j'ai mentionnées se trouvent entre le pont Ambassador et le point 3 de la carte, qui représente les installations de Canadian Salt. Toutes ces entreprises sont donc établies dans le secteur qui relève de la commission portuaire de Windsor. Ces sociétés s'occupent de transport et d'entreposage d'agrégats, de sels, et de ciment, ainsi que d'autres types d'activité maritime. On trouve également, dans le même secteur, plusieurs installations récréatives.

• 1425

There's a real question as to whether the Windsor Harbour Commission constitutes a harbour. There are no break-walls and no protected areas, which are common to most ports and harbours. As you can see, they're basically waterfront properties. There is nothing there, other than the fact that they happen to exist on the waterfront.

La vraie question est de savoir si la Commission portuaire de Windsor s'occupe d'un vrai port. En effet, il n'y a pas à Windsor de digues et de zones protégées, comme on en trouve dans la plupart des autres ports. En fait, comme vous pouvez le voir sur la carte, il s'agit essentiellement de terrains situés au bord de l'eau. C'est leur seule caractéristique commune.

One wonders why there's a harbour commission there at all. Nonetheless, it falls within what has been interpreted as the Harbour Commissions Act, and it applies.

On peut donc se demander pourquoi il y a une Commission portuaire à Windsor. Quoiqu'il en soit, celle-ci existe et a été créée en vertu de la Loi sur les commissions portuaires.

I don't have to take you through the background. Basically I'm saying there are two types of occupants on the harbour. There are the people who were there before the harbour commission came into effect and are there by virtue of licences of occupancy granted by the crown. In other words, they have perpetual rights. What's critical about that is these companies pay just side wharfage or cargo tolls.

En ce qui concerne les organismes établis dans ce secteur, il y a en gros deux catégories. La première est celle des organismes qui étaient là avant la création de la Commission portuaire et qui détiennent donc des permis d'occupation accordés par la Couronne. Autrement dit, ils jouissent de droits à perpétuité. Ce qui est crucial, c'est qu'ils ne paient que les droits d'acostage ou des droits sur la cargaison.

There are other companies that lease waterfront lands, and Bob's company is one of them. These companies pay both side wharfage and a leasing charge. In addition to that, they have a top wharfage, which is a throughput guarantee.

La deuxième catégorie se compose de sociétés qui ont des terres situées au bord de l'eau, comme la Société de Bob. Celles-ci doivent acquitter non seulement des droits d'acostage et des baux, mais aussi des droits de péage établis en fonction d'une garantie de volume.

There's a story in there about one company that didn't enjoy deep-water rights. He proposed to invest \$700,000 to improve his land and expand it out, but he was told by the harbour commission that he didn't have deep-water rights, so the land he was going to build would revert to the harbour commission. They would then lease it to him and charge the appropriate tolls.

Vous trouverez dans notre mémoire des informations sur une société qui ne bénéficiait pas de droits en eau profonde. Le propriétaire avait proposé d'investir 700 000\$ pour faire sur son terrain des travaux qui lui auraient permis d'accroître sa capacité de manutention, mais la Commission portuaire lui a dit qu'il ne jouissait pas de droits en eau profonde, ce qui veut dire que le terrain sur lequel il allait construire reviendrait de toute façon à la Commission. De ce fait, celle-ci était prête à le lui louer, en lui faisant payer les droits applicables.

Let's get to the basic issue—the cargo toll issue. That appears here. One of the fundamental problems underlying this submission is the proposal by the Windsor Harbour Commission for—I used every adjective I could find—discriminatory, unconscionable, unjustified and completely unacceptable increases in cargo toll rates applicable to cargoes moving over the Windsor Harbour.

Passons maintenant à la question fondamentale, celle des droits sur la cargaison. Le problème essentiel dont nous parlons dans notre mémoire concerne la proposition de la Commission portuaire de Windsor d'accroître les droits sur la cargaison de manière discriminatoire, inadmissible, injustifiée et complètement intolérable—vous voyez, j'utilise tous les adjectifs auxquels je peux penser.

The cargo toll increase originally proposed appears in appendix 1 to this submission, and a comparison of the current and proposed cargo tolls indicates significant increases to individual commodity rates. This is the key to the issue.

Vous trouverez des détails sur cette proposition à l'annexe A de notre mémoire, où nous comparons les droits actuels et les droits proposés. Comme vous pourrez le voir, les pourcentages d'augmentation sont aberrants.

[Text]

Cargo rates for salt will go up 233%. They represent 33% of the tonnage over the Windsor Harbour. Stone and sand, which are the largest commodities going over, will increase by 100%. They represent 38.5% of the tonnage going over. Cement will go up by 25%, grain by 50%, petroleum products by 56%, steel by 150%, lumber by 56% and general cargo by 56%.

In the context of these rate increases, it is important to note that the users receive no tangible services from the harbour commission. They don't repair docks, they don't dredge, they don't provide security and they don't cut the weeds, except on a cost-sharing basis. They do nothing but collect tolls and administer rental property.

The single justification for the toll increase is a flawed, misleading consulting report comparing Windsor toll rates to those being represented at Toronto, Thunder Bay, Goderich and Hamilton. These also appear in appendix 1. The comparison is essentially seriously flawed, missing the very factors that are prime determinants of cargo tolls—volume and land values.

Let's just use the example of aggregates—the most classic one—to illustrate our concern. Aggregate tonnage represents the single largest commodity moving across the Windsor dock; 1.5 million tonnes of aggregates moved by ship represent 38.5% of the total cargo moving through Windsor.

Lafarge Canada is the major supplier of aggregate tonnage moving through the other ports—Goderich, Toronto and Hamilton—by ship. Lafarge estimates that the total tonnage of aggregates moving through the Port of Thunder Bay is only 15,000 to 30,000 tonnes. In other words, they're comparing a rate of 1.5 million tonnes to something that's moving in at 15,000 to 30,000 tonnes.

No stone at all moved by ship into the Port of Goderich, so that is not a valid comparison. Only 60,000 to 100,000 tonnes moved by ship into Toronto. And finally, between 23,000 and 65,000 tonnes moved into Hamilton. Yet these are the frameworks for the comparisons of the rates in Windsor.

• 1430

What they neglected to tell you is that the Port of Samia, which is a major receiver of aggregates, approximately a million tonnes a year, pays total toll charges of \$120 a year. Of course, recently all they've done is phase the toll increases in over a three-year period, with the assurance that "we are pleased to state that based on our consultant's report, our rates on average will be the lowest for any harbour commission on the Great Lakes". Well of course they will, because they're not comparative.

I didn't get into subsection 17.(1) and paragraph 17.(1)(i), which are the authority of the harbour commission to quote cargo toll rates. Basically, the purpose of that is just to tell you that while under the National Transportation Act there are

[Translation]

Pour le sel, les droits sur la cargaison augmenteraient de 233 p. 100. À l'heure actuelle, le sel représente 33 p. 100 des marchandises passant dans le port de Windsor. En ce qui concerne la pierre et le sable, qui représentent le tonnage le plus important, soit 38,5 p. 100, les droits augmenteraient de 100 p. 100. Il y aurait, par ailleurs, une augmentation de 25 p. 100 pour le ciment, de 50 p. 100 pour les céréales, de 56 p. 100 pour les produits pétroliers, de 150 p. 100 pour l'acier, de 56 p. 100 pour le bois et de 56 p. 100 pour les marchandises générales.

Précisons par ailleurs que les usagers ne reçoivent aucun service tangible de la Commission portuaire. Celle-ci ne répare pas les quais, ne fait pas de dragage, ne fournit pas de services de sécurité et ne coupe pas les mauvaises herbes, sauf si les usagers acceptent de partager les coûts. Autrement dit, la Commission ne fait rien d'autre que de percevoir des droits et de gérer ses biens locatifs.

La seule et unique justification de l'augmentation proposée est un rapport erroné et trompeur dans lequel on compare les droits sur la cargaison de Windsor à ceux de Toronto, de Thunder Bay, de Goderich et de Hamilton. Vous trouverez également cette comparaison à l'annexe 1. Elle est foncièrement viciée, car elle ne tient pas compte des facteurs fondamentaux dont on tient normalement compte pour établir les droits sur la cargaison, c'est-à-dire le volume des marchandises et les valeurs foncières.

Prenons simplement le cas des agrégats—qui est le plus classique—pour illustrer nos préoccupations. Les agrégats représentent les marchandises les plus volumineuses qui passent dans le port de Windsor, soit 1,5 million de tonnes, ou 38,5 p. 100 du total.

Lafarge Canada est le principal fournisseur d'agrégats passant par Windsor et par les autres ports, soit Goderich, Toronto et Hamilton. Selon ses estimations, seulement 15 000 à 30 000 tonnes d'agrégats passent par le port de Thunder Bay. Autrement dit, on compare dans le rapport un volume de 1,5 million de tonnes, un volume de 15 000 à 30 000 tonnes.

En ce qui concerne le port de Goderich, la comparaison n'a aucun sens, puisqu'il n'y a aucune quantité d'agrégats passant dans ce port. Pour ce qui est de Toronto, la quantité est seulement de 60 000 à 100 000 tonnes. Pour ce qui est de Hamilton, elle n'est que de 23 000 à 65 000 tonnes. C'est pourtant par rapport à ces ports que l'on veut comparer les taux de Windsor.

Par contre, ce que l'on a bien omis de dire, c'est que le total des droits sur la cargaison au port de Samia, qui joue un rôle important en ce qui concerne les agrégats puisqu'il reçoit près de 1 million de tonnes par an, sont seulement de 120\$ par an. La Commission portuaire de Windsor a récemment annoncé que les augmentations des droits seraient réparties sur une période de trois ans, ce qui lui a permis de dire qu'elle est heureuse de préciser que «considérant le rapport de nos consultants, nos tarifs seront en moyenne les moins élevés de ceux qui sont appliqués par toutes les commissions portuaires des Grands Lacs». Cela n'a cependant rien d'étonnant, puisque la comparaison n'est pas valable.

Je n'ai pas encore évoqué le paragraphe 17(1) et l'alinéa 17(1)(i) de la loi, qui donnent à la commission portuaire le pouvoir d'établir les droits sur la cargaison; mais sans aucun droit d'appel. Je précise qu'un droit d'appel est prévu dans la

[Texte]

methods of appeal of a rate when it's against the public interest or discriminatory or anything else, under the National Energy Board you can do likewise for pipeline tolls, and under the CRTC you can complain about television and cable rates, under the harbours act you have no such statutory right of appeal. They just publish the rates and submit them to the Governor in Council. You can object, but you have no right of appeal.

This gets to the next issue: Windsor Harbour's interest in development lands. It is known that the real reason behind these toll increases has more to do with a parcel of development lands in the Ojibway Park industrial park area of Windsor Harbour than with cargo rates. It is also known that the harbour commission is keenly interested in acquiring this land for development purposes, although the specific purpose remains unknown. A photograph of the lands appears in appendix 4. I'm sorry it didn't come out very clear, but it's there.

It's also known that the commission has accumulated roughly \$1 million in reserves, which will be targeted for that purpose, the balance being financed from the additional revenues obtained through the imposition of the proposed toll increases. In other words, the users are being asked to finance a speculative land deal by a federal agency in Windsor to acquire certain lands. It is known that the City of Windsor had an interest in acquiring these lands for some time, but they felt the use might be more compatible for the Windsor Harbour Commission. Users in the Windsor area believe they are being faced with a considerable toll increase primarily to finance speculative land ventures by the Windsor Harbour Commission.

In an effort to assist Mr. Martin in making his government smaller, we further believe that the harbour commission's surplus should be applied to the federal budget deficit, rather than for the purpose that's being suggested.

I'll get into the relationships between the harbour commission and the users. Historically, they were not very happy. They were very, very difficult, with any number of cases before the courts. It has improved recently, but the commission is not very responsive, as evidenced by the toll increases.

It is our intention to place this issue squarely before the Governor in Council, and would argue that the cabinet cannot grant the harbour commission's request until the report of this committee is tabled, and while it is before you it should be deemed *sub judice*, a principle with which as parliamentarians you are very familiar.

Now we get into the second issue, privatization or commercialization. Appendix 3 is a copy of the operating forecast of the Windsor Harbour Commission from the business plan of the commission. Users do not have access to the details of each category of expense. Nevertheless, an analysis of the statement is very revealing with respect to how the commission spends its funds.

[Traduction]

Loi sur les transports nationaux lorsqu'un tarif est contraire à l'intérêt public ou est discriminatoire, tout comme dans la Loi sur l'Office national de l'énergie en ce qui concerne les droits pipeliniers, ou dans la Loi sur le CRTC en ce qui concerne les tarifs de télédiffusion ou de câblodiffusion. En ce qui concerne la Loi sur les commissions portuaires, elle ne comporte aucun droit d'appel de ce genre, ce qui veut dire que les commissions peuvent se contenter de publier leurs tarifs et de les soumettre au gouverneur en conseil. Certes, on peut formuler des objections, mais il n'existe aucun droit d'appel en tant que tel.

Ce qui m'amène à ma question suivante, l'intérêt du port de Windsor à l'égard de certains terrains pouvant être urbanisés. Chacun sait que la vraie raison de ces augmentations des droits concernent plus précisément un certain nombre de terrains urbanisables du parc industriel Ojibway. Chacun sait également que la commission portuaire est très intéressée à acheter ces terrains pour les urbaniser, bien que les usages précis qui sont envisagés ne soient pas connus. Vous trouverez une photographie de ces terrains à l'annexe 4. Certes, la photo n'est pas très claire, et je m'en excuse.

Chacun sait également que la commission a accumulé des réserves de l'ordre de 1 million de dollars qui serviraient à cet achat foncier, le reste du prix d'achat étant financé grâce aux recettes supplémentaires résultant de l'augmentation des droits portuaires. Autrement dit, on demande aux usagers de financer l'achat foncier spéculatif que souhaite faire un organisme fédéral à Windsor. Tout le monde sait que la municipalité de Windsor souhaite acheter ces terrains depuis un certain temps mais qu'elle estime qu'il serait plus adéquat de faire effectuer l'achat par la commission portuaire. Autrement dit, les usagers de la région de Windsor estiment qu'on leur impose une hausse considérable des droits portuaires dont le but essentiel est de financer un achat foncier spéculatif par la commission portuaire.

Comme nous voulons aider M. Martin dans son effort de compression des activités gouvernementales, nous croyons que l'excédent budgétaire dont dispose la commission portuaire devrait servir non pas à un achat spéculatif mais à réduire le déficit fédéral.

Je voudrais dire quelques mots des relations qui existent entre la commission portuaire et les usagers. Hélas, elles ne sont pas très bonnes. En fait, elles sont même franchement mauvaises puisque plusieurs litiges sont devant les tribunaux. Certes, il y a eu une certaine amélioration ces derniers temps mais, et les augmentations des droits en sont la preuve, la commission n'est toujours pas très sensible aux préoccupations des usagers.

Nous avons l'intention de soumettre directement ce problème au gouverneur en conseil, en recommandant au Cabinet de ne pas accéder à la demande de la commission portuaire tant que votre comité n'aura pas déposé son rapport. Nous estimons par ailleurs que le projet de la commission ne devrait pas entrer en vigueur tant que le Cabinet n'aura pas rendu sa décision, ce qui est un principe que les parlementaires connaissent bien.

Passons maintenant à la deuxième question, celle de la privatisation ou de la commercialisation. Vous trouverez à l'annexe 3 de notre mémoire les prévisions d'exploitation de la Commission portuaire de Windsor. Bien que les usagers n'aient pas accès aux détails de chaque catégorie de dépenses, l'analyse de ce document est très révélatrice de la manière dont la commission a l'intention de dépenser son argent.

[Text]

If you look at page 14, you'll find that administrative expenses account for 60% to 65% of their total expenses. I'm not familiar with any other business where that is the case. Nonetheless, that's where it is.

We've also attached as appendix 5 a *Globe and Mail* article of February 17 concerning Ports Canada, a federal crown corporation that oversees operations of ports across Canada, including Windsor.

Users have no basis on which to accuse the Windsor Harbour Commission with similar improprieties. Nevertheless, the users remain highly skeptical about the size of the administration expense at the commission. Unsubstantiated reports of extensive foreign travel and private club membership persist. Only a detailed review of these administrative expenses will reveal if there is any substance to these reports.

• 1435

In short, one might speculate that the Windsor Harbour Commission is a microcosm of Canada Ports Corporation.

Now for the bottom line—commercialization of the Windsor Harbour Commission. After due consideration, discussion and deliberation, the member companies have decided to appear before this committee and propose, for your consideration, the commercialization of the Windsor Harbour Commission.

At the very time government, for reasons of the public debt and a philosophy of approaching matters in a more business-like manner, is considering massively reducing its role and involvement in the private sector, withdrawal from areas of the economy where government is no longer needed and required—and I underline that—reducing overall public-sector involvement and massively downsizing the bureaucracy and privatization, the time is indeed appropriate to examine the necessity and continued role of the Windsor Harbour Commission.

We believe the Windsor Harbour Commission has outlived its usefulness and reason for being. It serves no useful purpose or function that private industry could not itself perform, although with greater efficiency and greater cost-effectiveness. It is a relic of a past era of privilege and patronage. It has every appearance of being too fat, inefficient and living too lavishly at user expense.

It is remote from the very users it is there to serve. It is insensitive to their bottom lines and competitive positions. At a time when aggregate producers must pay higher costs for stone imported from the U.S.A. for quality reasons, because of the lower Canadian dollar the Windsor Harbour Commission is proposing to increase their tolls by 200%. If that's responsiveness, it's beyond me.

It is attempting to impose an unwarranted and unconscionable cargo toll increase largely to finance a speculative real estate venture, for purposes unknown to the very users who are being asked to pay for it through increased tolls. Nor have we been given any assurances as to what these facilities will ultimately be developed for. Will they be leased to competitors or will they be used for incompatible business operations?

[Translation]

Si vous examinez la page 14, vous verrez que les dépenses administratives représentent entre 60 p. 100 et 65 p. 100 des dépenses totales de la commission. Je ne connais aucun autre organisme qui fonctionne de cette manière.

Vous trouverez également à l'annexe 5 un article du *Globe and Mail* du 17 février concernant Ports Canada, société d'État fédérale qui gère les activités des ports du Canada, dont celui de Windsor.

Certes, les usagers n'ont aucune raison d'accuser la Commission portuaire de Windsor d'avoir commis les mêmes malversations que celles dont on parle dans cet article. En revanche, ils sont très sceptiques quant à l'importance relative des dépenses administratives de la commission. Certains rapports non confirmés de voyages coûteux à l'étranger ou d'adhésion à des clubs privés n'ont toujours pas été infirmés. Seul un examen détaillé de toutes les dépenses administratives de la commission permettrait de le faire.

En résumé, on peut considérer la Commission portuaire de Windsor comme un microcosme de la Société canadienne des ports.

Venons-en maintenant à l'essentiel—la commercialisation de la Commission portuaire de Windsor. Après avoir mûrement réfléchi à la question et en avoir discuté, les sociétés membres ont décidé de comparaître devant ce Comité et de vous proposer la commercialisation de la Commission portuaire de Windsor.

Au moment même où, à cause de la dette publique et de son intention d'aborder les problèmes de manière plus pragmatique, le gouvernement envisage de réduire considérablement son rôle et sa participation dans le secteur privé, en se retirant des domaines d'économie où sa présence n'est plus nécessaire—et je souligne cela—en réduisant la participation d'ensemble du secteur privé, en effectuant des coupes sombres dans les effectifs de la bureaucratie et en privatisant, le moment est effectivement opportun d'étudier la nécessité de l'existence de la Commission portuaire de Windsor et du maintien de son rôle.

Nous estimons que cette commission a perdu toute utilité et n'a plus de raison d'être. Elle ne remplit aucune fonction utile que l'industrie privée ne pourrait pas elle-même assumer, ce qu'elle ferait d'ailleurs de manière plus efficiente et plus rentable. La commission est une relique de l'époque des privilèges et du favoritisme. Il est très clair qu'elle est devenue un organisme lourd, inefficace, qui vit trop confortablement aux dépens des usagers.

La commission n'a pas suffisamment de contact avec les usagers qu'elle est censée servir. Elle est indifférente à leurs contraintes financières et à la situation concurrentielle dans laquelle ils se trouvent. Alors que les producteurs de granulats doivent payer plus cher la pierre importée des États-Unis pour des raisons de qualité et aussi à cause de la faiblesse du dollar canadien, la Commission portuaire de Windsor a l'intention d'augmenter ses droits de 200 p. 100. Si c'est là sa façon de réagir aux besoins de ses usagers, j'avoue ne pas comprendre.

Elle essaie d'imposer une augmentation injustifiée et excessive des droits sur la cargaison pour financer une opération immobilière risquée, et cela pour des raisons qu'ignorent les usagers même auxquels on demande de financer cette opération grâce à des taux accrus. On ne nous a d'ailleurs pas dit ce à quoi étaient destinées ces futures installations. Seront-elles louées à des concurrents ou seront-elles utilisées pour des opérations commerciales incompatibles?

[Texte]

The recent economic recession that plagued Canada for many years had very adverse effects in the Windsor area. It caused member companies to become efficient, leaner and meaner and to rationalize costs they were unable to arbitrarily pass along to their customers. By contrast, the Windsor Harbour Commission was largely insulated from these economic forces. It now intends to pass it on to the users.

There is no longer a need or requirement for a separate harbour commission structure whose sole function is to periodically assess wharfage tolls and to collect rentals for leased property for government. The significant cost of that structure represents an additional and unnecessary cost to the users. The users are not opposed to the payment of wharfage tolls or rentals on property; however, they are definitely opposed to having to continue to bear the cost of an outdated and unnecessary harbour commission.

What services might the Windsor Harbour lose with the elimination of the harbour commission? Frankly, as far as the users are concerned, not very much, if anything at all.

The harbour commission generally provides no services to most users. It assumes no responsibility for dock maintenance. As I said earlier, it doesn't get involved in dredging. It doesn't perform security operations. It doesn't cut weeds, except on a summer student basis. The commission is seldom, if ever, involved in site improvements. Clearly, the Windsor Harbour Commission does not provide any services to the users.

Under a commercialized harbour commission structure, the users would hire a single qualified harbour master who, in conjunction with a voluntary user group from the Port of Windsor, would administer the Windsor Harbour. This is not dissimilar to an arrangement that currently exists in the port of Sarnia. This is a large port that operates successfully with minimum cargo tolls under the type of management contemplated by Windsor, absent the requirement for a harbour commission structure.

All federal government regulations will be enforced. The users will hire only the minimal staff necessary to administer these facilities according to existing leasing arrangements. This is not seen as a large task, as there are not that many users within that area. The users will maintain the necessary records and such reporting requirements as may be necessary. Users will assess and collect only minimal tolls to maintain a sufficient, viable and non-profit port, not an unnecessary bureaucratic structure.

The proposed entity will function as any normal commercial entity, with a view to eliminating fat and excess. Users are certain this can be accomplished at a cost that is considerably less than the current administrative expense of the Windsor Harbour Commission. Operating in this manner will enable us to minimize overhead and maintain low user costs for the various industrial users in the Windsor Harbour area.

[Traduction]

La récente récession économique dont a été victime le Canada pendant de nombreuses années a beaucoup porté préjudice à la région de Windsor. Elle a obligé les sociétés membres à devenir plus efficaces, à adopter un régime minceur et à rationaliser les coûts qu'elles ne pouvaient pas faire assumer arbitrairement par leurs clients. En revanche, la Commission portuaire de Windsor a été presque totalement protégée contre les effets de ces forces économiques. Elle a maintenant l'intention d'en faire payer les frais aux usagers.

L'existence d'une commission portuaire distincte n'est plus nécessaire. Sa seule fonction est en effet d'imposer périodiquement des droits de quais et de percevoir les loyers des installations louées pour le gouvernement. Le coût élevé d'un tel système représente une charge additionnelle et inutile pour les usagers. Ceux-ci ne sont pas opposés aux paiements de droits de quai ou de loyer, par contre, ils sont tout à fait hostiles à l'obligation de continuer à assumer le coût de fonctionnement d'une commission portuaire inutile et désuète.

Quels seraient donc les services que le port de Windsor perdrait si la commission disparaissait? Franchement, en ce qui concerne les usagers, il y en aurait très peu pour ne pas dire aucun.

La commission portuaire ne fournit pas de services à la plupart des usagers. Elle n'assume pas la responsabilité de l'entretien des docks. Comme je l'ai dit tout à l'heure, elle ne s'occupe pas des travaux de dragage. Elle ne fournit pas de services de sécurité. Elle ne coupe les mauvaises herbes, sauf en été, ou elle utilise des étudiants. La commission participe rarement, pour ne pas dire jamais, à l'amélioration du site. Il est clair que la Commission portuaire de Windsor ne fournit aucun service aux usagers.

Si l'on commercialisait le système, les usagers recruteraient un seul capitaine de port compétent qui, avec un groupe d'usagers bénévoles du port de Windsor, administrerait celui-ci. C'est ce qui se fait actuellement au port de Sarnia. C'est un port important qui fonctionne très bien en imposant des droits minimums, avec le type de gestion envisagée pour Windsor, c'est-à-dire, sans commission portuaire.

Tous les règlements fédéraux seront appliqués. Les usagers ne recruteront que le personnel strictement nécessaire pour administrer les installations conformément aux baux existants. La tâche n'est pas écrasante, car il n'y a pas beaucoup d'usagers dans la région. Ceux-ci assureront la gestion administrative et la reddition des comptes nécessaires. Ils établiront et percevront seulement des droits minimums pour assurer le fonctionnement normal d'un port viable et sans but lucratif, et non celui d'une structure bureaucratique inutile.

Le système proposé fonctionnera comme n'importe quelle entreprise commerciale normale, dans un souci de rigueur et d'élimination des excès. Les usagers sont convaincus qu'il est possible de le faire pour un coût très inférieur à celui des dépenses administratives actuelles de la Commission portuaire de Windsor. Une telle structure nous permettra de minimiser les frais généraux et de maintenir de faibles poids d'utilisation pour les divers usages industriels du secteur du port de Windsor.

[Text]

[Translation]

• 1440

This is respectfully submitted and both of us are prepared to answer whatever questions you may have.

The Chairman: Mr. Weinberg, thank you for your submission to this committee.

I'll only make one comment. It's more procedural than questioning any of your report. It's your intention to issue squarely before the Governor in Council and argue that cabinet can't grant the harbour commission's request until the report of this committee is tabled, and while it's before us it should be deemed *sub judice*.

I'm not going to demean the work of this committee. What we are doing is very important. But I hope we haven't at the same time misled you, sir, because in fact the buck does not stop here. The work of this committee is to go out and hear from the stakeholders and make the recommendations in a report to the House of Commons. By no means is it a decision-making body. So I think that would probably be a flaw in that argument.

Mr. Weinberg: That's fine. Thank you.

The Chairman: Mr. Fontana.

Mr. Fontana: Well I think your message is pretty clear. The buck does stop with the Minister of Transport and the Order in Council. So with regard to the current status of this dispute, I don't know if you've made representations to the minister. You might want to.

The other thing is don't forget there are two appointees from the federal government and there is a city appointee on that Windsor commission. Therefore, one has to take into account that you have another vehicle by which to go, and that's through the city council of Windsor to make your case. So the avenues are still there.

I want to talk about the issue of governance for a moment, because that is our mandate, to look at commercialization, much like the airport model, and we've looked at ports and harbours. I should let you understand though that within the government's commercialization policy, if for some reason we decide to structure a port authority and disband the harbour commission, then the province would be the first to be offered the port, and then the City of Windsor would be offered the port. If there were no takers then obviously it would go to a private not-for-profit sector or even privatization. By the time it gets to the users there may be a lot more other people who in fact want to take over the port and perhaps be a little more sensitive, to use your words.

Have you discussed this matter at all with your city council?

Mr. Bezaire: We haven't discussed this with the city council at this point. As was said earlier, the relation between the harbour commission and the port users has been at best mediocre and in a lot of cases confrontational. They came out with this proposal in the initial report that they had back in late summer or early fall of last year to justify the increases by comparing it to the other ports.

Nous mettons ici respectueusement fin à notre exposé et nous sommes tous deux prêts à répondre à vos questions.

Le président: M. Weinberg, je vous remercie de votre exposé.

J'ai une seule remarque à faire. C'est pour éviter une question de procédure plutôt que pour poser une question au sujet de votre rapport. Vous avez l'intention d'intervenir auprès du gouverneur en conseil et de faire valoir que le Cabinet ne peut pas accéder à la requête de la commission portuaire tant que le rapport de ce comité n'aura pas été déposé, et dans l'intervalle, doit être donc considéré «sub judice».

Je n'ai pas l'intention de rabaisser les travaux de ce comité. Ce que nous faisons est très important. Mais j'espère que nous ne vous avons pas induit en erreur, monsieur, car en fait, ce n'est pas à nous de trancher. La tâche de ce comité consiste à entendre les intéressés à présenter des recommandations contenues dans un rapport à la Chambre des communes. Nous ne sommes absolument pas un organisme de prise de décision. Je pense donc qu'il y a là un défaut dans le raisonnement.

M. Weinberg: Très bien. Merci.

Le président: Monsieur Fontana.

M. Fontana: Votre message est assez clair. La responsabilité incombe effectivement au ministre des Transports et cela appelle la prise d'un décret. En ce qui concerne l'état actuel du différend, je ne sais pas si vous êtes intervenu auprès du ministre. Peut-être serait-il bon de le faire.

N'oubliez pas non plus qu'à cette commission, il y a deux personnes nommées par le gouvernement fédéral et une par les autorités municipales. N'oubliez donc pas que vous pouvez également intervenir auprès du conseil municipal de Windsor. Ces diverses possibilités existent donc toujours.

Je voudrais aborder un instant la question de la gestion publique, car nous avons pour mandat d'étudier les formules de commercialisation, du genre du modèle adopté pour les aéroports; et nous avons donc examiné la situation des ports et havres. Il faut cependant que vous compreniez que dans la contexte de la politique gouvernementale de commercialisation, si pour une raison ou une autre nous décidons de créer une autorité portuaire et de supprimer la commission portuaire, le port sera tout d'abord offert à la province, puis à la ville de Windsor. S'ils n'en veulent pas, l'offre sera manifestement faite à un organisme privé sans but lucratif, où même la privatisation pure et simple. Avant d'en arriver aux usagers, il y aura peut-être beaucoup d'autres personnes qui voudront prendre la direction du port et sauront se montrer un peu moins indifférentes au besoin, pour reprendre vos propres termes.

Avez-vous discuté de cela avec votre conseil municipal?

M. Bezaire: Pas encore. Comme nous l'avons dit tout à l'heure, les rapports entre la commission portuaire et les usagers ont été, au mieux, médiocres et dans bien des cas, hostiles. Dans son rapport initial de la fin de l'été ou du début de l'automne de l'an dernier, la commission s'est efforcée de justifier les augmentations envisagées en comparant sa situation avec celle des autres ports.

[Texte]

We approached them as port users. We had a meeting at their office and pointed out that their report was full of holes, that they were comparing apples and oranges. They dropped that and said they need the money to develop this new piece of property.

Mr. Fontana: I've noticed a letter dated January 20, 1995, that you have provided to us.

Mr. Bezaire: Yes.

Mr. Fontana: Obviously you made some impact, because they're going to phase in the charges over three years.

Mr. Bezaire: But there's no guarantee there. When we asked them is that it—you phase it in over three years and that's it—they said no, that they cannot bind the hands of the future commissioners, that they may want to continue to increase this at the current rate or a higher rate after the first three years. So these increases are in no way guaranteed to stop after three years; they may just continue—

Mr. Fontana: But aren't charges reviewed on an annual basis? Obviously that's what occurs in every harbour commission: rates are reviewed, because self-sufficiency is a mandate of the Harbour Commissions Act. The government, as far as I know, hasn't taken an awful lot of dividends from Hamilton or Windsor or Oshawa, for that matter, at all. In fact we want them to be self-sufficient. There's another vehicle by which to achieve self-sufficiency, to maintain national standards and to make sure the users have a lot more say, I think that's the model we want to take a look at.

• 1445

If I were you, and I wanted to advance this model further, I would be having some discussions with city officials.

Perhaps they can convey that to this committee before we write our report.

Mr. Weinberg: Let me add one thing with respect to the submission to the Governor in Council. Prior to the rates coming into effect, they have to be filed with the Minister of Transport, the Governor in Council and published in the *Canada Gazette*. We will oppose those when they appear. It's our definite plan to do so.

Mr. Comuzzi: In your list of users, I don't see any automobile companies. That's the largest industry in Windsor. Is there any reason for that?

Mr. Bezaire: There's a company there called Morterm, a warehousing company that brings in parts. Not a lot of automotive products come in by ship or by water. Most of it is all on trucks crossing from Detroit over the Ambassador Bridge back and forth. Some steel products come in through companies like Morterm or Van de Hogan Group.

[Traduction]

Nous l'avons approchée en tant qu'utilisateurs du port. Au cours d'une réunion tenue dans le bureau de la commission, nous lui avons fait remarquer que son rapport était plein de lacunes, qu'elle comparait ce qui n'était pas comparable. Elle a donc abandonné les arguments et nous a dit qu'elle avait besoin d'argent pour créer ses nouvelles installations.

M. Fontana: J'ai noté une lettre du 20 janvier 1995 dans les documents que vous nous avez fournis.

M. Bezaire: Oui.

M. Fontana: Manifestement, votre intervention a eu un certain effet puisque la commission va augmenter progressivement les droits sur une période de trois ans.

M. Bezaire: Mais il n'y a là aucune garantie. Lorsque nous lui avons demandé si ça s'arrêterait là—c'est-à-dire des augmentations étalées sur trois ans—on nous a répondu que non car il n'était pas possible de lier les futurs commissaires et qu'il était possible que l'on continue à augmenter ces droits au taux actuel ou à un taux plus élevé après ces trois premières années. Il n'est donc pas du tout garanti que ces augmentations prendront fin au bout de trois ans; il se peut qu'elles continuent tout simplement. . .

M. Fontana: Mais ces droits ne font-ils pas l'objet d'un examen annuel? Manifestement, ce qui se produit dans toutes les commissions portuaires—les droits sont revus puisque l'autosuffisance est imposée par la Loi sur les commissions portuaires. À ma connaissance, les dividendes versées au gouvernement par Hamilton, Windsor ou Oshawa, n'ont pas été bien importants, pour ne pas dire inexistantes. Nous tenons effectivement à ce que ces commissions soient autosuffisantes. S'il existe un autre moyen de parvenir à l'autosuffisance, de maintenir l'observation des normes nationales, et de s'assurer que les usagers auront un rôle beaucoup plus actif à jouer, c'est un modèle que nous aimerions beaucoup examiner.

À votre place, si je voulais défendre la formule que je propose, j'en discuterais avec les membres de la municipalité.

Peut-être pourront-ils faire part de leurs vues à ce comité avant que nous ne rédigeons notre rapport.

M. Weinberg: Permettez-moi d'ajouter un mot au sujet du mémoire au Gouverneur en conseil. Avant l'entrée en vigueur des tarifs, ceux-ci doivent être soumis au ministère des Transports, au Gouverneur en conseil puis être publiés dans la *Gazette du Canada*. Nous ferons opposition lorsqu'ils paraîtront. Nous en avons fermement l'intention.

M. Comuzzi: Je ne trouve aucun constructeur d'automobiles dans votre liste d'utilisateurs. C'est pourtant l'industrie la plus importante à Windsor. Y a-t-il une raison pour cela?

M. Bezaire: Il y a une société qui s'appelle Morterm; c'est une entreprise d'entreposage de pièces d'automobile. Peu de produits automobiles sont aujourd'hui transportés par bateau. La plupart arrivent sur des camions qui franchissent le pont Ambassador et font la navette entre Détroit et Windsor. Des sociétés telles que Morterm ou le Van de Hogan Group font également venir des produits de l'acier.

[Text]

Mr. Comuzzi: No finished products —

Mr. Bezaire: Not as far as I know.

Mr. Comuzzi: Why did you guys lose all that business?

Mr. Weinberg: Let me tell you, it came as a shock.

I was at Van de Hogan terminal. He has a beautiful terminal, by the way. If you're ever in Windsor, you might want to take a look at it. At any rate, I was there recently. It's piled sky-high with automobile engines. I asked him why they weren't coming through there. He told me they were imported from Mexico. That may be part of your answer.

Mr. Comuzzi: Windsor at one time was a great shipping port for the finished product. Considering its location in the basin of of a third of the market of both Canada and the United States, and looking at what happens on both coasts with respect to transportation of automobiles, why have we lost the ability to transport automobiles in Canada, and basically out of Windsor, by the marine sector? You've obviously lost the handles of the brass monkey.

Mr. Weinberg: Automobiles are still moving, but they're moving by truck. They're moving in tri-levels. The tunnels have been expanded under the Detroit River. They will also move to a far greater extent with the completion of the Samia tunnel, which allows for double-stack. So I think you'll see a movement from the truck back to the rail.

You see, in the automobile industry, the whole thing is just-in-time delivery. Heretofore, the truck has been more efficient.

Mr. Comuzzi: But you can't compete with marine transportation in moving automobiles.

Mr. Weinberg: I agree with you. The Japanese do that. I've seen them.

Mr. Comuzzi: Windsor's the one place you have to get that done. I don't know where it's gone sour, but at one time, Windsor was a great marine transportation facility for moving automobiles. They did it very well.

I want to talk about the administrative costs, 65% of the total budget of the Windsor Harbour Commission. I'm sure you have some ideas about where that money is being spent.

Mr. Weinberg: No, I don't.

Mr. Comuzzi: With your permission, Mr. Chairman, we're going spend a few minutes on hearsay evidence.

Obviously you have lots of information about where the harbour commission spends its money, as all harbour commissions spend their money. Tell us where you think the Windsor Harbour Commission is spending that 65%.

Mr. Weinberg: Better still, let me —

Mr. Comuzzi: It's 65% of what figure, though?

[Translation]

M. Comuzzi: Pas de produits finis. . .

M. Bezaire: Pas à ma connaissance.

M. Comuzzi: Comment se fait-il que vous ayez perdu toutes ces affaires?

M. Weinberg: Croyez-moi, nous avons été pris au dépourvu.

Je suis allé au terminal Van de Hogan. Il est d'ailleurs très beau. Si vous allez jamais à Windsor, il serait peut-être intéressant que vous le visitiez. Quoi qu'il en soit, j'y étais récemment. Il y a là des montagnes de moteurs d'automobile. J'ai demandé au représentant de Van de Hogan pourquoi ces moteurs ne passaient pas par le port et il m'a répondu qu'ils étaient importés du Mexique. Cela répond peut-être en partie à votre question.

M. Comuzzi: À une certaine époque, Windsor était un important port d'expédition de produits finis. Étant donné la place qu'il occupe dans un bassin qui représente un tiers du marché du Canada et des États-Unis, et compte tenu de la situation du transport des automobiles sur les deux côtes, pourquoi ne réussissons-nous plus à en assurer le transport depuis Windsor, par voie maritime? Vous avez manifestement laissé échapper les rênes.

M. Weinberg: On continue à transporter des automobiles, mais cela se fait par camion. On utilise des remorques à trois niveaux. Les tunnels ont été agrandis sous la rivière Détroit. Ce mode de transport s'intensifiera lorsque le tunnel de Samia sera terminé, car celui-ci permettra le transport sur deux niveaux. Je crois donc que le rail récupérera une partie du transport des automobiles au dépens du camionnage.

Voyez-vous, dans l'industrie automobile, ce qui compte avant tout, c'est la livraison juste à temps. Jusqu'à présent, c'est le camion qui a été le mode de transport le plus efficient.

M. Comuzzi: Mais il ne peut tout de même pas faire concurrence au transport maritime lorsqu'il s'agit d'automobiles.

M. Weinberg: Je suis d'accord avec vous. C'est ce que font les Japonais. Je les ai vus à l'oeuvre.

M. Comuzzi: Windsor est l'endroit rêvé pour cela. Je ne sais pas ce qui a mal tourné, mais il y a eu une époque où Windsor était un point important de transport des automobiles par voie maritime. C'est une tâche dont le port s'acquittait très bien.

Je voudrais maintenant parler des coûts administratifs qui représentent 65 p. 100 du budget total de la Commission portuaire de Windsor. Je suis certain que vous avez une idée de la manière dont cet argent est dépensé.

M. Weinberg: Non.

M. Comuzzi: Si vous me le permettez, monsieur le président, nous allons nous rabattre quelques instants sur le ouïe-dire.

Manifestement, vous êtes très bien renseigné sur la manière dont la Commission portuaire dépense son argent, comme elles le font toutes. Dites-nous à quoi vous pensez que la Commission portuaire de Windsor consacre ses 65 p. 100.

M. Weinberg: Mieux encore, permettez-moi. . .

M. Comuzzi: C'est bien 65 p. 100 du total.

[Texte]

Mr. Weinberg: Their total operating costs.

Mr. Comuzzi: Which is how much?

Mr. Weinberg: It's about \$600,000 or \$700,000 a year.

Let me suggest something to you. You've asked the question, and I'll give you my suggestion.

I believe the harbour commission was supposed to appear here this morning. They didn't. They may choose to appear. You may ask them to appear in Ottawa. Let them explain it, not me.

In all seriousness, what do they do? They have an office on the fourth floor of the Ramada Inn in Windsor. They have a staff of about five, I think.

Mr. Bezaire: There are three commissioners, a harbour general manager, three secretaries and a harbour master.

• 1450

Mr. Weinberg: As I said, they don't do maintenance, they don't do inspection, they don't do security, they don't do anything else. Where are the costs?

Mr. Comuzzi: Where do you think the costs are coming from?

Mr. Weinberg: I don't want to speculate. It's pure speculation. I don't know. I can't rationalize it with my own—

Mr. Comuzzi: They travel a lot, perhaps.

Mr. Weinberg: I gather they do, but I'm not sure why. Let's look at who's in the Windsor area. I don't know.

Mr. Comuzzi: He does know, but I'm just going to ask a few more questions.

Mr. Weinberg: Let me say what I think. The industries in the harbour commission are basically aggregate people, which is stone and rock. You don't have to travel a lot to market stone and rock. I mean, it's going into road construction. There are two concrete plants there, and from what I've learned from talking to those guys, you can transport concrete for two hours and then it sets up. That's your limit. So they're not travelling for these guys. They're not travelling for Van de Hogan. He's a trucking storage facility, basically.

They may be travelling for Morterm. Morterm handles rolled steel that is used in the automobile industry, much of which is being imported right now. I understand from Morterm that indeed they went to some meetings in Montreal to promote more ships to come into Windsor.

I don't know why else they travel. I don't think you have to travel very much to market salt. You see it on the roads. I see it on my car every day. What is the travel for? I presume it's to promote the Windsor Harbour. That's all very good, but what are you promoting? Are you promoting concrete? Are you promoting aggregate?

[Traduction]

M. Weinberg: Des coûts de fonctionnement totaux.

M. Comuzzi: Cela représente combien?

M. Weinberg: À peu près 600 000\$ à 700 000\$ par an.

Permettez-moi de vous suggérer quelque chose. Vous m'avez posé la question, et je vous offre ma suggestion.

Je crois que la Commission portuaire était censée comparaître ici ce matin, ce qu'elle n'a pas fait. Elle décidera peut-être de comparaître. Peut-être pourriez-vous lui demander de comparaître à Ottawa afin de lui laisser le soin d'expliquer tout ceci, plutôt que moi.

Soyons sérieux, que fait-elle exactement? Elle a un bureau au quatrième étage de la Ramada Inn à Windsor. Elle a un personnel de cinq personnes, je crois.

M. Bezaire: Il y a trois commissaires, un directeur général du port, trois secrétaires et un capitaine de port.

• 1450

M. Weinberg: Comme je l'ai dit tout à l'heure, la commission ne s'occupe pas de l'entretien; elle ne fait pas d'inspection; elle ne s'occupe pas de la sécurité; elle ne fait rien d'autre non plus. Où sont les coûts?

M. Comuzzi: Quelle est l'explication de ces coûts, selon vous?

M. Weinberg: Je ne veux pas faire de conjecture. Et c'est pure conjecture. Je ne sais pas. Je ne peux pas trouver de raison valable, si je compare cela à ma propre. . .

M. Comuzzi: Peut-être voyagent-ils beaucoup.

M. Weinberg: Ils le font en effet, mais je ne sais pas exactement pourquoi. Voyons qui se trouve dans la région de Windsor. Je ne sais pas.

M. Comuzzi: Il le sait, mais je vais continuer à poser des questions.

M. Weinberg: Je vais vous dire ce que je pense. Les industries de la commission portuaire sont surtout des entreprises de production de granulats; autrement dit, il s'agit de gravier et de pierres et il n'est pas nécessaire de voyager beaucoup pour les commercialiser. Après tout, on les utilise pour construire des routes. Il y a deux usines de ciment, et d'après ce que j'ai appris en parlant à des gens de ces usines, le ciment prend au bout de deux heures de transport. C'est cela la limite. Il est donc bien évident que ce n'est pas pour ces entreprises que les commissaires voyagent. Ils ne voyagent pas non plus pour Van de Hogan qui entrepose essentiellement des produits automobiles.

Peut-être voyagent-ils pour Morterm. La spécialité de Morterm est l'acier laminé utilisé pour l'industrie automobile, il est en grande partie importé en ce moment. Les représentants de Morterm m'ont dit qu'ils s'étaient effectivement rendus à Montréal afin d'y promouvoir la venue d'un plus grand nombre de navires à Windsor.

Je ne vois pas pour quelle autre raison ils voyageraient. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de voyager beaucoup pour commercialiser du sel. Vous le voyez sur les routes. Je le vois sur mon auto tous les jours. À quoi bon faire des voyages? Je suppose que c'est pour promouvoir le port de Windsor. Tout cela est fort bien, sur quoi porte la promotion? Sur le béton? Sur les granulats?

[Text]

Mr. Comuzzi: I think it would be wise if this committee requested from the Windsor Harbour Commission their travel budget.

The Chairman: Joe, they've expressed an interest of wanting to appear before us in Ottawa. So they'll be before us.

Mr. Weinberg: You may want to ask them about it.

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi. Mr. Hoepfner.

Mr. Hoepfner: It's kind of comical when you run into situations when you don't know what to say. I look at one of the clients, Archer Daniels Midland, and I would say you're not charging them enough, the way they are charging us or treating us as producers of their product.

Mr. Weinberg: Let me just say that I spoke to the guy and I asked him that same question. He said "Ed, would you believe that we lose sales on 50 cents, we lose sales on 25 cents? We lose multi-million-dollar sales on that narrow of a margin." When you look at it in that context, perhaps you get a different answer. Archer Daniels Midland is a big company.

Mr. Hoepfner: They usually look after themselves.

Mr. Weinberg: They generally do.

Mr. Hoepfner: That's why I'm surprised they're in your clientele, because they're big enough to...

Mr. Bezaire: It's something I was explaining to Ed earlier. Even in the aggregate business, if you look at the increase, the harbour commission is asking from five cents a tonne to ten cents a tonne on the aggregates. It doesn't sound like a lot, but when you take into consideration... As Lafarge Construction Materials we have our own quarry up in northern Ontario. We blast this rock, crush it, size it, load it on the ship, ship it to Windsor, unload it in Windsor, put it back on the truck, weigh the truck out, issue tickets and all the administrative costs that go with collecting the money. We do all that for seven dollars a tonne, so five cents is a lot of money.

Generally what we look for as an increase in a year is five cents a tonne to cover some of our extra costs. Here we're just having it thrown on us by an outside agency.

Mr. Weinberg: Can I say one thing more? I'm sorry to interrupt. Canadian Salt is not here today. I asked them what the impact would be on them, since they move one heck of a lot of salt, a bulk commodity. They said it would be sizeable, perhaps \$200,000 to \$300,000 a year.

Mr. Hoepfner: What does Archer Daniels Midland move mostly?

Mr. Weinberg: It's basically different things. They get all six grains, they manufacture canola oil and a whole variety of things. They have a major installation there. It's very interesting. I wish I had more time to go through it. I was

[Translation]

M. Comuzzi: Je crois qu'il serait sage que le comité demande à la commission portuaire de Windsor de lui soumettre son budget de voyage.

Le président: Joe, la commission nous a fait savoir qu'elle souhaitait comparaître devant nous à Ottawa. Nous aurons donc l'occasion de l'entendre.

M. Weinberg: Peut-être pourriez-vous alors lui poser ces questions.

Le président: Merci, monsieur Comuzzi. Monsieur Hoepfner.

M. Hoepfner: C'est assez amusant de se trouver dans des situations où l'on ne sait pas que dire. Je prends le cas d'un de mes clients, Archer Daniels Midland. À mon avis, vous ne lui faites pas payer suffisamment cher si l'on considère ce qu'il nous fait payer ou la manière dont il nous traite comme producteurs du produit qu'il utilise.

M. Weinberg: Je dirais simplement que j'ai parlé au responsable de cette entreprise et que je lui ai posé la même question. Il m'a répondu, «Ed, croyez-moi si vous voulez, mais nous perdons des ventes à 50c. et même à 25c. près. Nous perdons des ventes de millions de dollars à cause d'une marge aussi étroite.» Dans un tel contexte, la réponse est peut-être différente. Archer Daniels Midland est une grosse société.

M. Hoepfner: Elle s'occupe habituellement de tout.

M. Weinberg: En effet.

M. Hoepfner: C'est pourquoi cela me surprend qu'elle fasse partie de vos clients, car c'est une société qui est suffisamment importante pour...

M. Bezaire: C'est quelque chose que j'expliquais tout à l'heure à Ed. Même dans le cas des granulats, la commission demande de 5c. à 10c. de plus la tonne. Cela ne paraît pas beaucoup, mais lorsque vous tenez compte... Lafarge Construction Materials a sa propre carrière dans le nord de l'Ontario. Nous y faisons sauter des roches, nous les broyons, nous les calibrons, nous les chargeons à bord d'un navire qui se rend à Windsor où il décharge sa cargaison qui est alors embarquée à bord de camions; nous pesons des camions, nous délivrons des documents appropriés et nous assumons tous les coûts administratifs de collecte de l'argent. Nous faisons tout cela pour 7\$ la tonne; 5c. représente donc beaucoup d'argent.

En général, notre augmentation annuelle est de 5c. la tonne et elle est destinée à couvrir certains de nos frais supplémentaires. Or ici, c'est cet organisme extérieur qui nous l'impose.

M. Weinberg: Puis-je ajouter un mot? Excusez-moi de vous interrompre. Canadian Salt n'est pas représentée ici aujourd'hui. J'ai demandé à cette société quelles seraient les répercussions d'une augmentation sur elle puisqu'elle transporte énormément de sel, qui est produit de vrac. On m'a répondu que l'effet serait très sensible et représenterait une augmentation de 200 000\$ à 300 000\$ par an.

M. Hoepfner: Que transporte surtout Archer Daniels Midland?

M. Weinberg: Différentes choses. Cette société reçoit les six céréales principales; elle fabrique de l'huile de colza et toutes sortes d'autres choses. Elle a une grosse installation ici. C'est très intéressant. Je regrette de ne pas avoir plus de temps pour

[Texte]

looking at their harbour facilities, unfortunately; I didn't have time to look at the other part of it. You know how the soybean crushers and all these other people do it? That's the type of operation they have.

Mr. Hoepfner: Thank you.

The Chairman: I just have one question. If the stakeholders are complaining about the high costs of doing business in Windsor, are the stakeholders prepared—I'll probably get a call from Herb Gray on this one—to pull up lock, stock, and barrel and move to say Hamilton port if they feel that way? I'll pull a Frank McKenna here.

Mr. Bezaire: Depending what you find, at least in the aggregate business our competition is aggregates coming in by truck from areas as far away as London. As our costs at the docks go up for handling materials at the dock, we'll see less tonnage moved through the docks and more coming in by truck on the highways. It's the only other way. Construction costs in Windsor will go up as well accordingly because of it.

• 1455

The Chairman: But are they so cemented in Windsor that they can't get up and move?

Mr. Bezaire: Our market is localized. We are there to supply the construction market in Windsor.

The Chairman: Okay.

Mr. Hubbard: I have some difficulty. In appendix 1 is that really an actual fact: in Goderich the public harbour is 49¢ a tonne and yours is going up to 10¢ a tonne for...?

Mr. Bezaire: Correct. But there is absolutely no aggregate being moved in or out of the Port of Goderich. It's like saying we're going to charge 50¢ a tonne for snow in the north pole. Who cares?

Mr. Hubbard: Let's compare something that is being moved. It's my understanding that Goderich does move a lot of salt.

Mr. Weinberg: Not by ship.

Mr. Hubbard: Not by ship. It's all—

Mr. Weinberg: Salt, I'm sorry. I was talking about aggregate.

Mr. Hubbard: They charge 49¢ a tonne. Your port is going to charge 10¢ a tonne.

Mr. Weinberg: I don't know how much moves out of Goderich relative to Windsor. I think Windsor is a much bigger—

Mr. Hubbard: How can you argue that 10¢ a tonne is too much when someone else is paying 49¢?

What does it cost to truck a tonne of salt for one mile?

Mr. Weinberg: Again, just to get back to—

[Traduction]

tout voir mais malheureusement, je n'ai pu visiter que ses installations portuaires. Vous savez comment fonctionne les tritrateurs de soya et autres entreprises de ce genre? Voilà le genre d'activités d'Archer Daniels Midland.

M. Hoepfner: Merci.

Le président: J'ai une seule question à vous poser. Si les principaux intéressés se plaignent de coûts élevés des affaires à Windsor, sont-ils prêts—je vais probablement recevoir un coup de téléphone de Herb Gray à cause de cela—à plier bagage et à les installer dans le port de Hamilton, par exemple? Je vais faire concurrence à Frank McKenna.

M. Bezaire: Je ne sais pas exactement. Dans le secteur des granulats, au moins notre concurrence est celle des granulats amenés par camion d'aussi loin que London. Au fur et à mesure qu'augmenteront les frais de manutention à quai, de plus en plus de granulats seront transportés par camion. C'est le seul autre mode de transport possible. Les coûts de construction augmenteront d'ailleurs à Windsor à cause de cela.

Le président: Mais vos entreprises sont-elles si solidement cimentées au sol de Windsor qu'elle ne peuvent même pas envisager de déménager?

M. Bezaire: Notre marché est localisé. Nous sommes là pour alimenter le marché de la construction à Windsor.

Le président: Bien.

M. Hubbard: Il y a quelque chose que je ne comprends pas bien. Ce que vous indiquez à l'annexe 1 est-il exact: Au port public de Goderich, on paye 49c. la tonne et ici, le prix va passer à 10c. la tonne pour...?

M. Bezaire: C'est exact, mais absolument aucun granulat ne passe par le port de Goderich. Cela revient à dire que nous allons faire payer 50c. la tonne pour transporter de la neige au Pôle Nord. Qu'est-ce que cela pourrait faire?

M. Hubbard: Faisons donc une autre comparaison. Si je comprends bien, Goderich assure le transport d'un volume important de sel.

M. Weinberg: Pas par bateau.

M. Hubbard: Pas par bateau. C'est tout...?

M. Weinberg: Du sel, excusez-moi. Je parlais de granulats.

M. Hubbard: Ils font payer 49c. la tonne. Votre port va faire payer 10c. la tonne.

M. Weinberg: Je ne sais pas quel est le volume des expéditions de Goderich par rapport à celles de Windsor. Je crois qu'elles sont beaucoup plus importantes à Windsor...?

M. Hubbard: Comment pouvez-vous soutenir que 10c. la tonne, c'est trop cher, alors que quelqu'un d'autre paie 49c.?

Quel est le prix du transport par camion d'une tonne de sel sur un mille?

M. Weinberg: Encore une fois, pour revenir à...?

[Text]

Mr. Hubbard: No, just answer my question. I'd like to know how much it costs to truck a tonne of salt—

Mr. Weinberg: I really don't know.

Mr. Hubbard: I have a rough idea, but I'd like you to—

Mr. Weinberg: I haven't any idea.

Mr. Hubbard: You're in the business, some of you.

Mr. Bezaire: I'm in the aggregate business.

Mr. Hubbard: What does it cost to truck a tonne of aggregate for one mile?

Mr. Bezaire: I would guess it would cost you somewhere around a dollar a tonne.

Mr. Hubbard: You get it that cheap here in Ontario.

Mr. Bezaire: Yes.

Mr. Hubbard: It's certainly a good deal less than the government rate in New Brunswick. We're a poor province.

When you look at 10¢, it's a pretty small amount. I'd also suggest, Mr. Chairman, when you look at eight employees. . . if you had an average salary of \$40,000 a year each, it's \$320,000. The administrative costs here are 65% of roughly six hundred and some thousand. So it doesn't seem, with office rentals and so on, to be an exorbitant amount.

Mr. Bezaire: I think one thing to keep in mind as well, though, is Goderich has an actual harbour that must be maintained and dredged and Windsor does not. There is no maintenance of the Windsor Harbour because there is no Windsor Harbour.

Mr. Hubbard: Yes, but dredging is separate from the administration of the port or harbour. It's done separately from it. It's not a cost back to the harbour.

Mr. Bezaire: I'm saying that high fee in Goderich may be a reflection of the fact that they have to spend money to maintain the port.

Mr. Hubbard: No, I don't think you'll find it is.

Thank you, Mr. Chairman.

There is just a point I think we should put on the record: 10¢ is a very cheap rate for using a port in terms of aggregates. I think if most companies could use a port for 10¢, they'd be very happy.

Mr. Weinberg: I think you have to remember—I don't want to be argumentative—that what we're talking about here is aggregates that sell for \$6 or \$7 a tonne or else you're out of the business, and you're talking salt, which is a very low-priced commodity. The 5¢, 10¢ that we think is inconsequential, and I would agree with you on the surface that they don't look very significant, or in the Archer Daniels example I spoke with Mr. Hoepfner about—they lose sales on that amount. When you lose sales on that amount, it's very significant to you. These multi-million-dollar sales on 5¢, 10¢. . . it's that narrow.

[Translation]

M. Hubbard: Non, répondez à ma question, je voudrais savoir combien cela coûte de transporter une tonne de sel par camion. . .

M. Weinberg: Je n'en sais rien.

M. Hubbard: J'en ai une idée approximative, mais je voudrais que vous. . .

M. Weinberg: Je n'en ai pas la moindre idée.

M. Hubbard: C'est pourtant dans ce secteur que certains d'entre vous travaillez.

M. Bezaire: Mon secteur est celui des granulats.

M. Hubbard: Quel est le coût de transport d'une tonne d'aggrégats par mille?

M. Bezaire: Environ un dollar la tonne, sans doute.

M. Hubbard: Et plus que cela en Ontario.

M. Bezaire: Oui.

M. Hubbard: C'est en tout cas nettement inférieur au tarif gouvernemental au Nouveau-Brunswick. Nous sommes une province pauvre.

Dix cents, ce n'est pas beaucoup. J'ajouterais, Monsieur le président, que si vous avez huit employés. . . Avec un salaire moyen de 40 000\$ par an, cela fait 320 000\$. Les coûts administratifs sont environ 65 p. 100 de 600 000 et quelques dollars. Et on ajoute à cela les loyers des bureaux, etc. Cela ne m'apparaît pas un montant exorbitant.

M. Bezaire: Je crois que ce dont il faut également tenir compte, c'est que Goderich a un véritable port qui doit être entretenu et dragué, alors que Windsor n'en a pas. Le port de Windsor n'a pas besoin d'entretien parce qu'il n'y a pas de port de Windsor.

M. Hubbard: Oui, mais le dragage n'a rien à voir avec l'administration du port ou du havre. C'est une opération distincte. Ce n'est pas un coût qui doit être assumé par le port.

M. Bezaire: Ce que je veux dire, c'est que le tarif élevé perçu par Goderich s'explique peut-être par le coût d'entretien du port.

M. Hubbard: Non, je ne pense pas que ce soit le cas.

Merci, monsieur le président.

Un point me paraît mériter d'être inscrit au compte-rendu: Lorsqu'ils s'agit de granulat, 10c. est un montant bien faible à payer pour utiliser un port. Je crois que si la plupart des sociétés pouvaient utiliser un port à ce tarif, elles en seraient ravies.

M. Weinberg: N'oubliez pas—je ne veux pas envenimer la discussion—qu'il s'agit de granulats que vous ne pouvez pas vendre plus de six ou sept dollars la tonne si vous voulez continuer à fonctionner, et que vous parlez de sel, qui est un produit à très faible prix. Ces cinq ou 10c. qui nous paraissent insignifiants—et ils le sont au premier abord, j'en conviens—suffisent à faire perdre des ventes dans le cas de la société Archer Daniels dont je parlais avec M. Hoepfner. Quand un tel montant vous fait perdre une vente, il devient tout-à-coup très important pour vous. Ces ventes de millions de dollars se font ou se perdent à cinq ou 10c. près. . . La marge est à ce point étroite.

[Texte]

So while it doesn't seem a lot in aggregate. . . You say what's the difference if it goes from 5¢ to 10¢? I don't disagree with you; it doesn't seem like much. When you're in that kind of business, it's very relevant.

The Chairman: Thank you, Mr. Hubbard.

Gentlemen, thank you very much for coming before the committee.

Mr. Weinberg: Thank you very much.

The Chairman: We appreciate your frankness and your report.

I want to take this moment to thank the witnesses who provided submissions and answered all of our questions. It's an important part of the report that we'll be giving to the House of Commons. As I said at the outset, it's a privilege to be the chair of the House of Commons Standing Committee on Transport. I'm proud of the home town, Hamilton, and glad we had the opportunity to come to Hamilton to hear some of the stakeholders. Thank you very much.

[Traduction]

Donc, bien que cela ne semble pas grand chose dans le cas des granulats. . . Vous dites, quelle importance, si on passe de cinq à 10c.? J'en conviens, cela paraît insignifiant. Mais lorsque vous travaillez dans ce genre de secteur, cela joue beaucoup.

Le président: Merci, Monsieur Hubbard.

Messieurs, je vous remercie vivement d'être venus.

M. Weinberg: Merci beaucoup.

Le président: Nous apprécions votre franchise et votre rapport.

Je saisis cette occasion pour remercier les témoins qui ont soumis des mémoires et ont répondu à toutes nos questions. C'est un élément important du rapport que nous déposerons à la Chambre des communes. Comme je le disais au début, c'est un honneur de présider le Comité permanent des transports dans la Chambre des communes. Je suis fier de ma ville, Hamilton, et je suis heureux que nous ayons pu venir ici pour entendre certains des principaux intéressés. Encore une fois, merci.

From the Ontario Wheat Producers' Marketing Board:

Gus Sonneveld, Director;
William McLounie, General Manager.

From Stelco Inc.:

Brian Warry, Vice President, Purchasing, Raw Materials and Transportation;

John Wilkins, Transportation Analyst, Raw Materials Department.

From the City of Oshawa:

Noel Hutchinson, Acting Commissioner.

From Windsor Port Users:

Ed Weinberg, President, PRR Transportation Consultants;

Bob Bezaire, Assistant Manager, Lafarge Construction.

De l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario:

Gus Sonneveld, directeur;
William McLounie, directeur général.

De Stelco Inc.:

Brian Warry, vice-président, Achats, Matières premières et Transport.

John Wilkins, analyste des transports, Matières premières.

De la Ville de Oshawa:

Noel Hutchinson, commissaire intérimaire.

De "Windsor Port Users":

Ed Weinberg, président, "PRR Transportation Consultants";

Bob Bezaire, directeur adjoint, "Lafarge Construction".

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail**Poste — lettre****8801320
OTTAWA**

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Hamilton and District Chamber of Commerce:

Lee Kirkby, Executive Director.

From Hamilton Harbour Commissioners:

Duncan Beattie, Chairman;

Bob Hennessey, Port Manager and Chief Executive Officer.

From the Oshawa Harbour Commission:

Donna Taylor, Port Manager and Chief Executive Officer.

From MacDonald Marine Services:

Sandy MacDonald, Owner-Operator.

From the Ontario Marina Operators Association:

Michael Shaw, Executive Officer.

From the Canadian Power and Sail Squadrons:

Brian Burch, President and Executive Director.

From the Corporation of Professional Great Lakes Pilots:

Capt. Paul Burgess;

Capt. Gérard Belley;

Capt. Robert Childerhose;

Capt. Jim Pifer.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

De la Chambre de commerce de Hamilton et région:

Lee Kirkby, directeur général.

De "Hamilton Harbour Commissioners":

Duncan Beattie, président;

Bob Hennessey, directeur du port et directeur général.

De la Commission du port de Oshawa:

Donna Taylor, directeur général du port.

De "MacDonald Marine Services":

Sandy MacDonald, propriétaire.

De "Ontario Marina Operators Association":

Michael Shaw, directeur général.

Des Escadrilles canadiennes de plaisance:

Brian Burch, président et directeur général.

Société des pilotes professionnels des Grands Lacs:

Capitaine Paul Burgess;

Capitaine Gérard Belley;

Capitaine Robert Childerhose;

Capitaine Jim Pifer.

(Suite à la page précédente)

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC37
-T82

Gove
Publi

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 29

Thursday, February 23, 1995
Thunder Bay, Ontario

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 29

Le jeudi 23 février 1995
Thunder Bay (Ontario)

Président: Stan Keyes

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing
Committee on*

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the
national marine sector

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude du
secteur maritime au Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoeppe
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoeppe
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 23, 1995
(37)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:05 o'clock a.m. this day, in the Dawson Room of the Prince Arthur Hotel, in Thunder Bay (Ontario), the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Jake Hoeppner, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes and Paul Mercier.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the City of Thunder Bay: David Hamilton, Mayor; Evelyn Dodds, Alderman. *From the Thunder Bay Harbour Commission:* Cy Cook, General Manager and Chief Executive Officer, Paul Kennedy, Director of Marketing, Chamber of Commerce. *From the Port of Duluth and American Great Lakes Ports:* Davis Helberg, Executive Director, Seaway Port Authority of Duluth. *From the Thunder Bay Chamber of Commerce:* Jerry Cox, President Elect; Dawn Powell, President. *From N.M. Paterson & Sons Ltd.:* Robert Paterson, Chief Executive Officer, Marine Division. *From Transportation-Communications Union:* Herb Daniher, Executive Vice-President, Grain Division; Tom Chauvin, Jr., President, Local 5055, United Steelworkers of America. *From Prairie Pools Inc.:* Anders Bruun, Corporate Secretary and General Counsel to Manitoba Pool Elevators.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of the national marine sector. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21*)

The witnesses made opening statements and answered questions.

At 12:05 o'clock p.m., the meeting was suspended.

At 1:05 o'clock p.m., the meeting was resumed.

The witnesses made opening statements and answered questions.

At 3:03 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 23 FÉVRIER 1995
(37)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 05, dans la salle Dawson de l'hôtel Prince Arthur, à Thunder Bay (Ontario), sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Jake Hoeppner, Charles Hubbard, Jim Jordan, Stan Keyes et Paul Mercier.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Ville de Thunder Bay: David Hamilton, maire; Evelyn Dodds, conseillère municipale. *De la Commission du port de Thunder Bay:* Cy Cook, directeur général et premier dirigeant; Paul Kennedy, directeur du Marketing, Chambre de commerce. *De «Port of Duluth» et «American Great Lakes Ports»:* Davis Helberg, directeur général, «Seaway Port Authority of Duluth». *De la Chambre de commerce de Thunder Bay:* Jerry Cox, président élu; Dawn Powell, présidente. *De «N.M. Paterson & Sons Ltd.»:* Robert Paterson, directeur général, Maritime. *Du Syndicat des transports-communications:* Herb Daniher, vice-président exécutif, Division des céréales; Tom Chauvin, Jr., président, Local 5055, «United Steelworkers of America». *Du Syndicat du blé des Prairies:* Anders Bruun, secrétaire exécutif et conseiller juridique de «Manitoba Pool Elevators».

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude des questions relatives au secteur maritime du Canada. (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule n° 21*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 12 h 05, le Comité suspend ses travaux.

À 13 h 05, le Comité reprend ses travaux.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 15 h 03, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, February 23, 1995

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 23 février 1995

• 0905

The Chairman: Good morning, everyone. It's good—and it's important—to be here in the riding of Thunder Bay—Nipigon, the home of the honourable Joe Comuzzi.

As some of you are aware, last December this committee was asked by the Minister of Transport, the Hon. Doug Young, to conduct a broad review of the marine sector.

Pursuant to Standing Order 108(2), our committee today will continue its consideration of Canadian marine issues. As indicated in the study's terms of reference, our analysis will include an examination of the port system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway and the Canadian Coast Guard.

This is the first comprehensive Canadian marine study ever conducted by federal authorities. Consequently, our work has both political and historic significance. Our study has five key objectives: first, identifying key competitive challenges; second, defining essential federal roles and services; third, developing options to reduce subsidies and examine various commercialization options; fourth, obtaining regional views on priorities, issues and solutions; and fifth, building a consensus on solutions, future directions and development of a comprehensive national marine strategy.

The recommendations of this committee will be of great importance to this region and to Canadian marine policy in general. It's worthwhile to note that Thunder Bay is responsible for the movement of over 11 million tonnes of cargo each year. Consequently, the port of Thunder Bay has a significant impact on the Canadian marine system.

Throughout the course of these proceedings, I'm sure our witnesses will provide us with additional insight into key marine activities in and around Thunder Bay and throughout northern Ontario.

Without further ado, we will call our first witness to the table—the City of Thunder Bay, represented by Mayor David Hamilton and Alderman Evelyn Dodds.

Mr. David Hamilton (Mayor of Thunder Bay): Good morning, Mr. Chairman, and good morning to the committee. We thank you for the opportunity to address this important committee, and we thank you for coming to our community and the port of Thunder Bay.

With me this morning is Alderman Evelyn Dodds, who, with counsel, chairs the mid-Canada task force on port survival. She will be making a presentation on one of two points we wish to make this morning.

Le président: Bonjour à tous. C'est bon et c'est important d'être ici dans la circonscription de Thunder Bay—Nipigon qui est représentée par l'honorable Joe Comuzzi.

Comme certains d'entre vous le savent, en décembre, le ministre des Transports, l'honorable Doug Young, a demandé à ce Comité de faire un examen de l'ensemble du secteur maritime.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit son étude des questions maritimes au Canada. Notre mandat comporte l'examen du système portuaire, des services de pilotage, de la Voie maritime du Saint-Laurent ainsi que des services de la Garde côtière canadienne.

Il s'agit de la première fois que le gouvernement fédéral entreprend une étude approfondie des questions maritimes au Canada. Par conséquent, notre travail revêt une importance tant politique qu'historique. Nous nous sommes fixés cinq objectifs principaux: premièrement, cerner les défis que nous devons relever dans le domaine de la compétitivité; deuxièmement, définir les rôles et les services essentiels du gouvernement fédéral; troisièmement, mettre au point des options en vue de réduire les subventions qui sont versées et étudier les diverses options qui s'offrent en matière de commercialisation; quatrième, demander l'avis des régions sur les priorités, les problèmes qui se posent et les solutions à envisager; et cinquièmement, en arriver à un consensus sur les solutions qui s'imposent, les orientations à prendre ainsi que sur l'élaboration d'une stratégie maritime globale à l'échelle nationale.

Les recommandations de ce Comité revêtiront une grande importance pour cette région ainsi que pour la politique maritime canadienne dans son ensemble. Je signale que plus de 11 millions de tonnes de marchandises par année transitent par le port de Thunder Bay. On comprend donc l'importance du port de Thunder Bay pour le réseau maritime canadien.

Au cours de cette séance, je suis convaincu que les témoins nous renseigneront davantage sur les principales activités maritimes qui se déroulent au port de Thunder Bay et dans ses environs ainsi que dans tout le nord de l'Ontario.

Sans plus tarder, j'invite notre premier témoin à venir prendre place à la table. Du Conseil municipal de Thunder Bay, il s'agit du maire David Hamilton et de la conseillère Evelyn Dodds.

M. David Hamilton (maire de Thunder Bay): Bonjour, monsieur le président, et mesdames et messieurs. Nous remercions le Comité de l'occasion qui nous est donnée de témoigner devant lui et nous vous remercions d'être venus visiter notre localité ainsi que le port de Thunder Bay.

Je suis accompagné ce matin de la conseillère municipale Evelyn Dodds qui, avec l'aide d'un conseiller juridique, préside le groupe de travail du centre du Canada sur la survie des ports. Son exposé portera sur l'un des deux points que nous voulons aborder avec vous ce matin.

[Texte]

We offer two suggestions for the viability of the port of Thunder Bay and therefore the health of the seaway. One, we believe, would save the taxpayers significant money. The other would cost the taxpayers no money. All of us in politics always have to get that preamble on the table right from the start.

The Chairman: That makes your presentation revenue neutral. Is that the way I understand it?

Mr. Hamilton: Well, at least revenue neutral, but that's another term.

● 0910

I'll ask Alderman Dodds to make her presentation. Then I will be making the second of two points. We also would be delighted to answer any questions the committee might have.

Ms Evelyn Dodds (Alderman, City of Thunder Bay): Thank you very much. We very much appreciate your coming to Thunder Bay and hearing from us directly.

Good morning, Joe.

We set up a task force about a year ago because it became apparent to us that the port was in danger of declining to a point where its basic infrastructure would crumble and the port operations would no longer be viable. We have suffered numerous losses to that infrastructure over the past five years because of the declining grain movement. We were aware when we began that the main reason for that decline in grain movement through this port was because of changing markets. The Soviet Union market collapsed and a larger portion of the grain sales went from the west coast.

But we also saw decisions being made throughout the system that were biased in nature and that were unfairly positioning western ports in direct competition with the port of Thunder Bay. Some of those reasons had to do with subsidies that were not fairly derived and that were not equally applied to all ports within the catchment area.

We analysed the situation. We have made our points previously to many of you individually, through letters and through briefs, so I will not repeat all of those points except to say that while this past season has been an improvement on past seasons, we still do not consider ourselves to be out of trouble. The tonnages could still decline significantly over the next years. The essential situation has not yet changed to give us assurance that there will be that basic transportation of grain through this port.

This port directly employs about 1,500 people. When indirect jobs are added, the number of people who depend on the port for employment increases to about 3,500. It is a substantial economic part of Thunder Bay. It is not a minor player in our economic scene. The total dollar impact of this port is about \$57 million on the regional economy. That also has great significance to us.

The city council on Monday evening passed a resolution that I am asked to draw to your attention, not because we want to position ourselves in any type of direct competition with another port, but because we feel that the recently announced recommendations regarding the port of Churchill could have a very strong bearing on the port of Thunder Bay. We want to tell you that we object to those recommendations very strongly from two points of view.

[Traduction]

Nous avons deux suggestions à faire concernant la viabilité du port de Thunder Bay et de la Voie maritime. Nous estimons que la première permettrait aux contribuables de réaliser de grandes économies. L'autre ne leur coûterait absolument rien. Tous les politiciens sont tenus de faire cette observation d'entrée de jeu.

Le président: Faut-il comprendre que vos suggestions n'ont aucune incidence sur les revenus?

M. Hamilton: À tout le moins. Mais c'est une autre affaire.

M^{me} Dodds va faire sa déclaration liminaire, après quoi je vous entretiendrai de notre seconde suggestion. Nous répondrons ensuite avec plaisir aux questions du Comité.

Mme Evelyn Dodds (conseillère municipale, ville de Thunder Bay): Je vous remercie beaucoup. Nous vous savons gré d'être venus à Thunder Bay pour nous consulter directement.

Bonjour, Joe.

Il y a un an, nous avons créé un groupe de travail parce que nous nous sommes rendu compte que le port était sur la voie du déclin et que son infrastructure de base risquait de se détériorer à tel point que les opérations portuaires ne seraient plus viables. Au cours des cinq dernières années, cette infrastructure s'est effectivement détériorée en raison de la diminution du trafic des provendes. Nous savions dès le départ que la situation était attribuable à l'évolution des marchés. Le marché soviétique s'est effondré et une proportion plus importante des provendes a été expédiée par les ports de la côte Ouest.

À notre avis, la situation est aussi attribuable à des décisions partiales favorisant injustement les ports de l'Ouest faisant directement concurrence au port de Thunder Bay. Le déclin de notre port est aussi imputable au fait que les subventions accordées ne sont pas distribuées équitablement entre les ports desservant la même région.

Nous avons analysé la situation. Nous avons déjà fait part de nos conclusions à bon nombre d'entre vous individuellement, soit par lettre, soit par mémoire. Je me contenterai donc de dire que si notre dernière saison a été meilleure que les saisons précédentes, nous ne considérons pas avoir gagné la partie. Au cours des prochaines années, il se peut que le tonnage du port diminue encore considérablement. Comme la situation de base n'a pas encore changé, nous ne pouvons être assurés que les provendes continueront de transiter par notre port.

Le port de Thunder Bay emploie directement 1 500 personnes et, au total, 3 500 si l'on tient compte des emplois indirects. Il joue donc un grand rôle dans l'économie de la ville. Sa contribution totale à l'économie régionale est d'environ 57 millions de dollars. Cela revêt une grande importance pour nous.

Lundi soir, le conseil municipal a adopté une résolution sur laquelle on m'a demandé d'attirer votre attention, non pas que nous voulons faire directement concurrence à un autre port, mais parce que nous estimons que les recommandations qu'on a récemment annoncées concernant le port de Churchill sont susceptibles d'avoir un grand impact sur le port de Thunder Bay. Nous nous opposons fermement à ces recommandations pour les deux raisons suivantes.

[Text]

[Translation]

The first point of view is a naturally selfish one in that we do not like to see large amounts of government money directed toward a port that does compete against our port. The volumes that have been going through Churchill are not significant in relation to Thunder Bay's volume. They're at about a quarter of a million tonnes compared with our 10-million tonnes of grain this past year. However, our capacity is double that.

We believe the framework in which such decisions should be made should recognize all of Canada's interests. I would point out to you that first of all, the seaway is not simply one port serving one small part of Canada. It is the terminal point of a giant binational system that brings Canada's eastern coastline right into the heart of the nation. We believe that has a strategic importance as well as a transportation importance that should not be ignored at this time.

We approved of the intentions of this government when we first heard of them to make the system more self-sustaining, to bring in more user pay, to bring in more commercialization, to reflect in all of the decisions the true costs of transportation. We believe that's the right way to go if Canada is going to become internationally competitive and to maintain its current position, if not improve it.

We do not believe, however, if the port of Churchill will receive the \$27 million that has been suggested, that this decision fits in with the other decisions you have been making and with which we do agree. The port of Churchill has about 1,000 residents, which is less than the workforce that depends on our port for jobs. So the comparison is gigantic.

• 0915

On top of that, when the port of Churchill is undergoing its very short season of about 13 weeks, which is all the insurers will permit, some people employed in the port of Churchill come from Thunder Bay. You can't even claim that everyone employed at the port of Churchill is a Churchill resident.

We calculate that the \$27 million that has been recommended amounts to a subsidy of about \$27,000 per resident—adult and child—of Churchill. This has to be most extravagant welfare scheme we've ever heard of.

We believe the entire transportation system should be put on a cost basis and that decisions made by all of the players, who are numerous, should be based on true costs. Any subsidies applied to the port system throughout this entire nation should be fairly applied on an equal basis to all parts of it.

The extraordinary subsidies required to maintain the port of Churchill, to my way of thinking, simply do not reflect that kind of common sense thinking.

So the resolution before you is one the City of Thunder Bay has approved. I want you to know that this position is also held by all members of the mid-Canada task force. That includes not only the mayor and myself, representing council, but also the

La première est naturellement très égoïste, car nous n'aimons pas voir le gouvernement accorder des sommes importantes à un port qui fait concurrence au nôtre. On ne peut pas dire que le trafic de marchandises qui transitent par le port de Churchill soit très important par comparaison à celui de Thunder Bay. L'an dernier, un quart de million de tonnes de provende sont passées par le port de Churchill comparativement à 10 millions de tonnes pour le port de Thunder Bay. La capacité de notre port est cependant du double.

À notre avis, ces décisions devraient tenir compte de l'intérêt national. Je vous signale que la Voie maritime ce n'est pas un seul petit port qui dessert une petite partie du Canada. Il s'agit du point d'aboutissement d'un énorme réseau binational qui relie la côte Est du Canada au cœur du pays. À notre avis, cette région a une importance stratégique de même qu'une importance au plan transport dont on doit tenir compte à l'heure actuelle.

Nous avons appuyé les objectifs déclarés du gouvernement lorsque nous les avons entendus pour la première fois, soit de rendre le réseau plus autonome, d'adopter la méthode de recouvrement des coûts, de favoriser la commercialisation du réseau et de faire en sorte que toutes les décisions reflètent les véritables coûts de transport. Nous pensons que c'est la façon pour le Canada de devenir compétitif à l'échelle internationale et de maintenir sa position actuelle sur les marchés, voire l'améliorer.

Nous ne pensons cependant pas que l'octroi de 27 millions de dollars au port de Churchill soit une décision qui cadre avec les autres décisions annoncées et que nous avons appuyées. Le port de Churchill compte environ 1 000 résidents, soit moins d'habitants que le nombre de travailleurs qu'emploie notre port. La comparaison est donc défavorable au port de Churchill.

Par ailleurs, la saison d'exploitation du port de Churchill n'est que de 13 semaines, ce qui est tout ce que les assureurs permettent, et certains des travailleurs du port de Churchill viennent de Thunder Bay. On ne peut donc même pas dire que tous ceux qui travaillent au port de Churchill habitent à Churchill même.

Nous avons calculé que la subvention de 27 millions de dollars qui a été recommandée représente une subvention de 27 000\$ par habitant de Churchill, adultes et enfants compris. Il s'agit du régime de bien-être social le plus extravagant dont nous avons jamais entendu parler.

Nous estimons que la méthode de recouvrement des coûts devrait s'appliquer à l'ensemble du réseau de transport et que les décisions prises par les nombreux intervenants devraient être fonction des coûts véritables. Toutes les subventions accordées au réseau portuaire devraient être distribuées équitablement entre tous les ports du pays.

À mon avis, les énormes subventions qu'il est nécessaire de verser au port de Churchill pour lui permettre de continuer ses activités n'ont aucun sens.

La résolution que nous vous soumettons a été approuvée par la Ville de Thunder Bay. Cette position a également l'appui de tous les membres du groupe de travail du centre du Canada. Ce groupe comprend, outre le maire et moi-même, comme

[Texte]

harbour commission, the Chamber of Commerce, the Economic Development Corporation, the shipping industry, the grain handlers union, the Seafarers' International Union and other shipping concerns associated with the port. This is not a singly held opinion. In other words, this is the position of our entire community. I can't emphasize that strongly enough.

We believe the recently announced changes to the WGTA will further disadvantage the port of Thunder Bay in relation to the port of Churchill. While we would be more than pleased to take and put through our system the quarter-million tonnes they've currently processed, which would require no additions to our infrastructure and no special subsidies and could be easily accommodated within our excess capacity, we also want you know that as Ontarians who are feeling the tax pressure, as the province that previously was counted upon to provide a large portion of Canada's tax revenue, we very much resent having that much money directed toward a very tiny and losing part of Canada's transportation system.

We hope you will take our presentation, which we made to Mr. Axworthy's committee, very seriously. The facts in it are well documented. I think our position is fairly stated. This is not intended in a mean spirit but it is certainly intended to reflect what we believe, as Ontarians and Canadians, should be the direction you take.

I'll ask the mayor to comment on another part of the port. I must apologize to you that I don't have a specific written brief for this purpose. We simply didn't have time to prepare one. We'll be prepared to answer any questions you may have. We are very grateful that you have come here.

The Chairman: Thank you, Alderman Dodds. These proceedings are being recorded, so we appreciate your evidence.

Mr. Hamilton: Thank you, Evelyn.

Good morning, Joe.

Again, the issue I wish to discuss is one on which we do not have documentation. We will forward it to your committee when we have a chance to type this up.

On June 30, 1993, the graving dock, the dry dock, was closed. It's known as Portship in Thunder Bay. This is a shipyard that was built by pioneer industrialist James Whalen, the builder of the magnificent hydro building across the street. He was the instigator and builder of a lot of the industrial base our community still enjoys.

On June 30, 1993, the dry dock was closed, not the entire shipyard. The shipyard was relegated to what was termed "topside repairs" only. In other words, the ships would be tied up beside the existing dock and worked on, but there would be no dry dock facilities for total repair or refitting or someday, perhaps, when things are better, for shipbuilding, which the dock did for many years. Not only that, but the dry dock by federal law was to remain closed; therefore, in our opinion, to artificially disfavor the shipping industry of Thunder Bay.

[Traduction]

représentants du conseil municipal, des représentants de la commission du port, de la Chambre de commerce, de la Société de développement économique, de l'industrie des transports maritimes, du Syndicat des manutentionnaires de grains, du Syndicat international des marins et d'autres intervenants du domaine du transport qui utilisent notre port. Autrement dit, ce n'est pas la position d'une seule personne, mais celle de toute une collectivité. Je ne saurais trop insister là-dessus.

Nous estimons que les changements récemment annoncés à la LTGO défavoriseront encore davantage le port de Thunder Bay au profit du port de Churchill. Même si nous serions très heureux de nous occuper de la manutention du quart de million de tonnes de provendes qui sont passées par le port de Churchill, et nous n'aurions pas pour le faire à augmenter notre infrastructure ou à demander des subventions spéciales, étant donné que nous avons une capacité excédentaire, nous voulons également que vous sachiez qu'à titre d'Ontariens qui ressentent les pressions fiscales, étant la province qui devait fournir au Canada une bonne part de ses recettes fiscales, nous n'aimons pas beaucoup le fait que tant d'argent soit accordé à un très petit maillon peu rentable du réseau des transports au Canada.

Nous espérons que le Comité prendra très au sérieux notre exposé que nous avons déjà présenté au Comité Axworthy. Les faits qu'il contient sont étayés. Je crois que notre position est présentée avec sobriété. Nous ne voulons pas faire preuve de mesquinerie, mais nous tenons à vous faire savoir ce que comme Ontariens et comme Canadiens, nous pensons que vous devriez faire.

Je demanderai au maire de vous parler d'une autre partie du port. Je m'excuse auprès de vous de ne pas avoir de mémoire à vous présenter. Je n'ai pas eu le temps de le préparer. Nous répondrons cependant aux questions que vous pourriez nous poser. Je vous remercie d'être venus ici.

Le président: Je vous remercie, madame Dodds. Nos délibérations sont enregistrées et nous pourrions donc revoir votre exposé.

M. Hamilton: Je vous remercie, Evelyn.

Bonjour, Joe.

Je n'ai pas non plus de mémoire sur la question dont je vais vous entretenir. Dès que nous aurons l'occasion de dactylographier ces notes, je vous les ferai parvenir.

Le 30 juin 1993, la cale sèche du port a été fermée. On l'appelle Portship à Thunder Bay. C'est le chantier naval qui a été construit par l'industriel de la première heure, James Whalen, le constructeur du magnifique immeuble d'Hydro-Ontario de l'autre côté de la rue. C'est à lui que notre localité doit une bonne part de son assise industrielle.

Le 30 juin 1993, on a fermé la cale sèche, mais pas tout le chantier naval. Il ne s'est plus fait au chantier naval que des réparations de superstructure. Autrement dit, les navires étaient amarrés au quai, mais il n'y avait plus de cale sèche réservée aux grandes réparations ou au radoub ou à la construction navale comme cela avait été le cas pendant de nombreuses années. De plus, la loi fédérale prévoyait la fermeture de la cale sèche, ce qui portait à notre avis préjudice de façon artificielle au secteur de la navigation à Thunder Bay.

[Text]

[Translation]

• 0920

Canadian shipbuilding and engineering at that time, under the previous government, received \$9.1 million in a federal grant and over \$2 million in provincial loan guarantees to assist with the total rebuilding and expansion of their Port Weller facilities in St. Catharines.

You can imagine how we felt in Thunder Bay hearing the glorious news bestowed upon Port Weller in St. Catharines by the previous federal government with, in theory, our own money, while we were told we were going to be downsized and closed. Not only that, but the shipyard was to have the gate—which of course comes in behind the ships when they're in dry docks so you can pump the water out—torn off and towed away so the dry dock would be permanently sabotaged.

Our council took action; our community took action. I met with Michael Wilson in Toronto and we discussed it at length and in fairness. The decision to rip off the gate was at least postponed. The facility, although closed and operating on topside only with an operational dry dock, is still closed.

We look almost two years ahead and we now have a new federal government.

The Chairman: A better one.

Mr. Hamilton: Since this is being recorded, I'll leave that as your comment.

The Chairman: Thank you. We appreciate that.

Mr. Hamilton: We now have a new federal government.

Traditionally a number of vessels winter in Thunder Bay, as it's ideally suited for the first cargo to be picked up here at the head of the lakes at the opening of navigation. It just makes common sense. It was very convenient for the shipowners to schedule their dry docking work during winter lay-up. Generally, up to five vessels during January, February, and March were worked upon, with an estimated work value of \$2.5 million to \$3.5 million.

Now, of course, Port Weller, as most of us know, has been tied up in a lengthy labour dispute for well over six months and the only Canadian dry dock is in Quebec City. We have one, but because of a federal agreement, a piece of paper, we can't open it. I assume the previous government did not realize that a labour monopoly in Port Weller would create such a situation, where \$20 million in total has been expended and none of it can be used to repair ships.

Since June 1994, approximately seven to eight vessels have gone to the United States for work. We wish no harm and we wish no ill will to our American friends who are with us today. In fact, our topside work at our existing shipyards has completed repairing an American vessel of their coast guard because we won the bid. That's fair and that allows free competition between the two countries, which has seen us thrive for many years with a common border.

Canadian Shipbuilding and Engineering a reçu 9,1 millions de dollars de subventions fédérales et plus de 2 millions de dollars en garantie de prêts de la province en vue de la reconstruction totale et de l'expansion des installations de Port Weller à St. Catharines.

Vous pouvez imaginer comment nous nous sommes sentis à Thunder Bay lorsque nous avons entendu parler de toutes ces largesses accordées à Port Weller de St. Catharines par le gouvernement fédéral précédent avec notre argent alors qu'on nous disait de réduire nos opérations en nous disant de fermer certaines de celles-ci. De plus, on avait prévu d'enlever la porte de la cale sèche pour que celle-ci soit inutilisable à jamais; il s'agit de la porte que l'on referme derrière les navires en cale sèche pour pouvoir pomper l'eau.

Notre conseil a décidé d'agir de même que la collectivité. J'ai rencontré Michael Wilson à Toronto et nous avons discuté de cette question en long et en large, nous avons parlé de la question de l'équité. La décision d'enlever la porte de la cale sèche a été au moins reportée à plus tard. Les installations de cale sèche ne fonctionnent que pour les opérations de superstructure et la cale sèche en tant que telle est toujours fermée.

Deux ans plus tard, nous avons maintenant un nouveau gouvernement fédéral.

Le président: Un meilleur que le précédent.

M. Hamilton: Je n'interviendrai pas étant donné que la séance est enregistrée.

Le président: Très bien, nous comprenons cela.

M. Hamilton: Nous avons donc maintenant un nouveau gouvernement fédéral.

Depuis toujours, un certain nombre de navires passent l'hiver à Thunder Bay, un endroit de prédilection, puisqu'à l'ouverture de la navigation, les premières cargaisons peuvent être chargées à la tête des Grands Lacs. C'est beaucoup plus logique de procéder comme cela. Les armateurs prévoyaient également le radoub pendant les mois d'hiver. De façon générale, jusqu'à cinq navires étaient au radoub pendant les mois de janvier, février et mars, ce qui représentait des recettes allant de 2,5 à 3,5 millions de dollars.

Or, comme nous le savons, Port Weller est paralysé depuis plus de six mois à la suite de différends syndicaux qui ne semblent pas se régler et la seule cale sèche se trouve à Québec. Nous en avons une à Thunder Bay, mais à cause d'une entente fédérale, à cause d'un bout de papier, nous ne pouvons ouvrir ces installations. Je pense que le gouvernement précédent ne s'est pas rendu compte qu'un monopole à Port Weller pourrait créer une telle situation. Vingt millions de dollars ont été dépensés en vain puisque la cale sèche est fermée pour le radoub.

Depuis juin 1994, environ sept à huit navires sont allés aux États-Unis pour des réparations. Nous n'en voulons pas à nos amis américains. En fait, nous avons procédé à des réparations de superstructure sur des navires de la Garde côtière américaine parce que nous avons remporté le marché. C'est juste, cela permet une concurrence libre entre les deux pays, ce qui nous a permis de connaître la prospérité pendant de nombreuses années.

[Texte]

All we want is the same privilege to be able to compete. It is estimated that the total value of the work done on the seven to eight vessels in the United States since June 1994 is \$7.5 million U.S. or in excess of \$10 million Canadian. In other words, we have a dry dock that is fully operational but that by federal law has been ordered closed by a previous government, and we are sending Canadian ships to American dry docks without even the possibility of being able to compete because Port Weller is closed and we don't know when it will be open, Quebec City is distant, and Thunder Bay is closed for business.

There are presently Canadian vessels in Fraser Shipyards in Superior, Wisconsin, in Erie, Pennsylvania, and in Toledo, Ohio. Members of the committee, all that is required is to tear up the previous agreement made by the previous government and open the gate and the pumps and let us compete. In theory, we could be open for business tomorrow.

Other than this agreement of what I consider government sabotage by our own government, the previous government, the dry dock is available to serve the shipping industry of Canada and to compete with the American shipping industry as well.

• 0925

I believe it is time for us to review this decision made by a previous government that has now been relegated to the same number of seats in Parliament as we in Thunder Bay hold in this government—two.

I believe that is the thrust of what we are saying here. The cost would be zero to the taxpayer. The facility exists. All that is needed is for the bureaucratic document to be revisited and the shipyard open to full service and to be allowed to compete.

Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Your Worship.

Thank you, Alderman Dodds for a full and thorough submission on the facts concerning the Port of Churchill. Be assured that this committee does take your intervention very seriously. We appreciate the facts.

Your Worship, before we go to the hon. member, I have a question on the dry-dock side. Do I understand correctly that the City of Thunder Bay or the Port of Thunder Bay is prepared to, in essence, take over the dry dock facility from the federal government?

Mr. Hamilton: No, nor do we ever advocate government taking over existing private sector business. Portship and the owner—

The Chairman: Sorry, in the reverse. Are you prepared to take it from us?

Mr. Hamilton: Take what?

The Chairman: The dry dock. Privatize it.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): [Inaudible—Editor]

[Traduction]

Tout ce que nous voulons, c'est la possibilité de faire concurrence aux autres ports. On estime que la valeur totale du travail effectué sur les sept à huit navires aux États-Unis depuis juin 1994 représente 7,5 millions de dollars U.S., soit plus de 10 millions de dollars canadiens. Nous avons une cale sèche en bon état de marche, mais qui a été fermée par le gouvernement fédéral précédent, et nous sommes obligés d'envoyer des navires canadiens dans les cales sèches américaines sans même pouvoir essayer de faire concurrence aux cales sèches américaines. Port Weller est maintenant fermé, Québec est à une grande distance de chez nous et Thunder Bay est fermé également.

À l'heure actuelle, il y a des navires canadiens dans les chantiers navals Fraser de Superior au Wisconsin, Erie en Pennsylvanie et Toledo en Ohio. Messieurs et mesdames du Comité, ce qu'il faut c'est déchirer l'entente du gouvernement fédéral précédent, ouvrir la porte de notre cale sèche et nous permettre de faire concurrence aux autres ports. En théorie, nous pourrions relancer nos opérations demain.

Si ce n'était de ce que nous considérons comme un acte de sabotage de la part du gouvernement précédent, la cale sèche de Thunder Bay pourrait être mise au service du secteur de la navigation canadienne et faire concurrence au même secteur aux États-Unis.

Je crois que le moment est venu de revenir sur la décision prise par le gouvernement précédent, gouvernement qui détient à l'heure actuelle le même nombre de sièges au Parlement que Thunder Bay à l'heure actuelle, c'est-à-dire deux.

Ce que nous disons, c'est que tout cela n'entraînerait aucuns frais pour les contribuables puisque les installations existent. La seule chose à faire est de revenir sur cet accord pour que le chantier naval puisse offrir tous les services et faire concurrence aux autres chantiers du pays.

Merci.

Le président: Merci, monsieur le maire.

Merci madame Dodds pour un exposé complet de la situation en ce qui concerne le port de Churchill. Soyez assurée que le Comité prend très au sérieux votre intervention. Nous apprécions les faits que vous avez présentés.

Monsieur le maire, avant de passer aux membres du Comité pour les questions, j'aimerais poser moi-même une question au sujet des cales sèches. Dois-je comprendre que la ville de Thunder Bay ou le port de Thunder Bay est prêt à reprendre au gouvernement fédéral l'exploitation des installations de cale sèche.

Mr. Hamilton: Non, et nous ne préconisons certainement pas la reprise des opérations du secteur privé par le gouvernement.

Le président: Je m'excuse, je veux dire le contraire. Êtes-vous prêts à reprendre la gestion du gouvernement fédéral?

Mr. Hamilton: Reprendre quoi?

Le président: Privatiser la cale sèche.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): [Inaudible—Éditeur]

[Text]

The Chairman: It's a private enterprise already.

Mr. Hamilton: I am glad you asked me that.

The Chairman: I am a little foggy as to why it's not operating and what we have to do with it.

Mr. Hamilton: We are, too. Canadian Shipbuilding & Engineering, which owns the Port Weller facility and the Thunder Bay facility, owns the entire shipyard in Thunder Bay. They, in an agreement with the previous federal government to access the government largesse to fix up Port Weller—which I detailed earlier—were forced to sign an agreement by, I believe, Industry Canada, closing the shipyard to the dry dock only for 10 years.

All we're saying is tear up that government document and let the private-sector-owned shipyard here get back into full service. They've done a lot of rationalization. They've torn down a lot of redundant buildings. They're selling off property. I think they could be in a very competitive and advantageous position.

No, I don't advocate any form of government taking over business.

The Chairman: Don't misunderstand me. I wasn't saying that either.

Mr. Hamilton: I'm glad you asked me to clarify that.

The Chairman: Thank you very much, Your Worship.

I think we'll go in reverse order this time, colleagues, and start with the member of Parliament who represents this fine area of Thunder Bay, Joe Comuzzi.

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Chairman.

Good morning. Thank you very much, Alderman Dodds and Mayor Hamilton for appearing at this early hour of the day and on such short notice.

I'm not going to comment on Churchill. I think that's a decision that, if not already made, will be made and the main function of this group is to make recommendations.

Looking across the table, Jake is not happy with me, but he will speak in a few moments.

The main function of the committee is to ascertain those 10 or so ports in Canada that are commercially viable and can contribute to the viability of our marine transportation system in Canada.

Having said that, the Port of Thunder Bay's main commodities are grain from the west, potash and coal. Last year that basically made up about 12.5 million tonnes; there was another million tonnes of odds and ends.

What we're trying to establish is that if the thrust of the government budget comes down as we anticipate this coming Monday, all subsidies to any transportation route are going to be eliminated, which means then that the farmer is going to be able to choose his method of transportation.

[Translation]

Le président: Il s'agit déjà d'une entreprise privée.

M. Hamilton: Je suis heureux que vous m'ayez posé cette question.

Le président: Je ne comprends pas très bien pourquoi celle-ci n'est pas exploitée et ce que nous devons faire.

M. Hamilton: Il en va de même pour nous. Canadian Shipbuilding & Engineering, qui est le propriétaire des installations de Port Weller et de Thunder Bay, possède tout le chantier naval de Thunder Bay. Cette compagnie s'était entendue avec le gouvernement précédent pour bénéficier des largesses du gouvernement envers Port Weller—et j'en ai déjà parlé précédemment; cette entreprise a été forcée de signer une entente avec Industrie Canada si je ne me trompe, entente qui prévoyait la fermeture des installations de cales sèches pendant 10 ans.

Tout ce que nous préconisons, c'est de faire fi du document signé avec le gouvernement, afin de permettre aux chantiers navals, propriété de l'entreprise privée, d'offrir tous les services. Cette entreprise a procédé à une rationalisation de ses opérations, elle a démolé beaucoup des bâtiments qui ne servaient plus à rien, elle a vendu des installations et pourrait être dans une situation tout à fait concurrentielle.

Je ne préconise donc sous aucune façon la reprise des opérations du secteur privé par le gouvernement.

Le président: Ne vous méprenez pas, ce n'est pas ce que je disais non plus.

M. Hamilton: Je suis heureux que vous m'ayez demandé de clarifier les choses.

Le président: Merci, monsieur le maire.

Nous allons procéder dans l'ordre inverse de celui dans lequel nous procédons d'habitude et je donnerai maintenant la parole au député qui représente la région de Thunder Bay, M. Joe Comuzzi.

M. Comuzzi: Merci, monsieur le président.

Bonjour. Je vous remercie, madame Dodds et monsieur le maire, d'être venus si tôt ce matin et avec un avis aussi bref que celui que vous avez reçu.

Je ne ferai pas de commentaires au sujet de Churchill. Je crois qu'il s'agit là d'une décision qui, si elle n'a pas déjà été prise, le sera bientôt. La raison d'être de notre Comité est de faire des recommandations.

Jake qui se trouve de l'autre côté de la table n'est pas content, mais il aura la possibilité de parler dans quelques instants.

La principale fonction du Comité est d'étudier la situation des 10 ports canadiens qui sont commercialement viables et peuvent contribuer à la fiabilité du système de transport maritime au Canada.

Les denrées principales acheminées par le port de Thunder Bay sont les céréales de l'Ouest, la potasse et le charbon. L'année dernière, cela a représenté environ 12,5 millions de tonnes; il y a eu un autre million de tonnes de produits divers qui ont également été acheminés par Thunder Bay.

Ce que nous essayons d'établir, c'est ceci: si, comme nous nous y attendons, le budget qui sera présenté par le gouvernement lundi prochain prévoit l'élimination de toutes les subventions au transport, cela signifiera que les agriculteurs pourront choisir leur mode de transport.

[Texte]

[Traduction]

• 0930

As we heard from the Ontario wheat growers yesterday in Hamilton, they are going to go to the most viable, least costly method of transportation that is available, and rightly so.

Just as an aside, in trying to ascertain what it costs us to ship a tonne of grain, the Ontario wheat growers association is perhaps the most authentic group in Canada to give us that figure, because every time they ship a tonne of grain they have to dig into their jeans and pay for it themselves, without any form of government subsidy.

Having said that, we then have to establish that the Port of Thunder Bay is as competitive as it can possibly be. I think that's the thrust of what we're all trying to achieve. I appreciate very much the input of the committee you chair, Alderman Dodds, with respect to maintaining the viability of this port in Thunder Bay.

As we heard yesterday in Hamilton, as we heard from Windsor yesterday, as we heard from other harbour commissions so far on this leg of the journey, municipal taxation plays a huge role in our competitive position. Up to now it's been a bit manageable, but when that market opens up, when the farmer starts to be able to choose whatever mode of transportation he wants and whatever efficient manner of transportation he can get, we have to get our costs in line with our competition.

As you know, over the years and because of the assessment. . . I know this is not just a municipal responsibility; it's a provincial and a municipal responsibility.

When you look at what our municipal tax structure is with respect to our elevator system in comparison to other elevator systems the customers in the west can choose, it makes us, not only in Thunder Bay but in Hamilton, as we heard yesterday with Stelco and Dofasco, and in Windsor and other centres, substantially uncompetitive. Whether you're talking about Louisiana, whether you're talking about bringing grain directly into the United States from some of the midwestern ports and centres, or whether it goes down into Sept-Îles or Baie Comeau, the municipal taxation structure makes us uncompetitive with those people we have been competing with up to now or will in the future have to start to compete with.

I'm wondering what we can do in this community with respect to the taxation aspect at the municipal level dealing with the provincial government.

The Chairman: Thank you.

Your Worship.

Mr. Hamilton: Thank you. I'd like to offer a comment, and Alderman Dodds should have an additional comment as well, please.

I can remember back when the *Britannia* yacht came to this port, right outside these windows, and opened the seaway. I think everybody has done very well by the Great Lakes—St. Lawrence Seaway system. But I think many areas, especially government, have perhaps done too well.

Municipally the average tax bill for a grain elevator locally is about \$1 million. That's rather high when you compare it even to other large industrial facilities within our own community.

Les céréaliculteurs de l'Ontario nous ont dit hier à Hamilton qu'ils allaient utiliser le mode le plus économique de transport à leur disposition.

Je vous dirai en passant que l'Association des céréaliculteurs de l'Ontario est sans doute le groupe qui est le mieux à même au Canada de nous dire ce qu'il en coûte pour transporter une tonne de grain car c'est dans leurs poches uniquement qu'ils puisent les fonds, sans pouvoir bénéficier de subventions gouvernementales pour le transport.

Cela étant dit, il faut s'assurer que le port de Thunder Bay est aussi compétitif qu'il le peut. C'est précisément ce que nous essayons de faire ici. J'apprécie la participation du comité que vous présidez, madame Dodds, qui a pour but de maintenir la viabilité du port de Thunder Bay.

Comme nous l'avons entendu dire hier à Hamilton, de même qu'à Windsor, et dans les autres commissions portuaires où nous nous sommes rendus au cours de notre voyage, l'impôt municipal joue un grand rôle dans la compétitivité des différents ports. Jusqu'à présent, tout cela était assez facile à contrôler, mais quand le marché sera grand ouvert, quand les agriculteurs pourront choisir le mode de transport qui leur convient, il est certain que l'on devra tenir compte de la concurrence.

Comme vous le savez, au cours des années, et à cause de l'évaluation. . . Je sais qu'il ne s'agit pas simplement de la responsabilité municipale, mais de la responsabilité provinciale également.

En ce qui concerne les systèmes d'élevateur et la structure de la taxe municipale, ce n'est pas seulement à Thunder Bay, mais à Hamilton, comme nous en avons entendu parler hier avec Stelco et Dofasco, mais à Windsor également et dans d'autres centres que nous ne pouvons pas soutenir la concurrence. Qu'il s'agisse d'acheminer le grain directement vers les États-Unis à partir de certains ports et centres du Midwest ou qu'il s'agisse de Sept-Îles ou Baie Comeau, la structure de la taxe municipale fait en sorte que nous ne pouvons faire concurrence aux ports avec lesquels nous avons fait concurrence jusqu'à présent et avec lesquels nous devrons continuer à être compétitifs.

Je me demande ce que nous pouvons faire à cet égard à Thunder Bay.

Le président: Merci.

Monsieur le Maire.

M. Hamilton: Merci. J'aimerais faire des commentaires et la conseillère Dodds pourra dire quelque chose à ce sujet également.

Je me rappelle l'époque où le yacht *Britannia* a mouillé dans notre port lors de l'ouverture de la Voie maritime. Il était amarré de l'autre côté de ces fenêtres. Je crois que la situation a été très bonne dans tout le système des Grands Lacs et de la Voie maritime. Mais je crois que la situation a peut-être été un peu trop bonne pour certains, et particulièrement les gouvernements.

La taxe municipale moyenne pour les éleveurs est d'environ un million de dollars. C'est assez élevé quand on la compare même à d'autres installations industrielles importantes de nos collectivités.

[Text]

[Translation]

There are two components to municipal taxes: the assessment times the mill rate. We have frozen our mill rate two years in a row. I have recommended to council that we again freeze our mill rate and not increase taxes. But I think the day of reckoning is coming where all of us realize that the good time we had on the seaway was in part from borrowed money and that we can no longer afford to levy if we're going to be competitive. I said earlier we want to be competitive. We're not asking for a lot of government money here.

Dans la taxe municipale, il faut tenir compte de l'évaluation et du taux par mille. Nous avons gelé notre taux par mille pendant deux ans. J'ai recommandé au conseil de continuer à le faire et de ne pas procéder à des augmentations de taxe. Je pense cependant que l'on devra rendre des comptes un jour ou l'autre quand on s'apercevra que la situation a été si bonne dans la Voie maritime parce que l'on avait emprunté de l'argent et que l'on ne peut plus continuer à le faire si l'on veut être compétitif. Et c'est cela notre but, comme je l'ai dit précédemment. Nous ne demandons pas beaucoup d'argent au gouvernement ici.

We have taken steps in meetings, starting with the elevator companies, that we initiated under Alderman Dodds' chair of this very important committee, which is a coalition of port users in Thunder Bay, and we have results. I would ask Evelyn to convey them to you.

Nous avons décidé de tenir des réunions notamment avec les sociétés d'élévateurs et cela sous la présidence de notre conseillère Dodds. Il s'agit là d'un comité très important qui regroupe les utilisateurs du port de Thunder Bay. Nous avons eu de bons résultats et je demanderais à Evelyn de vous en parler.

Ms Dodds: We're very pleased that there was a reassessment accomplished by the Ontario Department of Revenue, which will be partially—not totally, but partially—relieving the tax burden on the grain elevators. That will help them to feel more secure about Thunder Bay's location for their facilities as opposed to some of the other places.

Mme Dodds: Nous sommes très heureux de la nouvelle évaluation qui a été faite par le ministère ontarien du Revenu. Celle-ci permettra en partie, sinon en totalité, de réduire le fardeau fiscal imposé aux élévateurs de grain, ce qui favorisera l'entreposage à Thunder Bay plutôt qu'autre part.

● 0935

Trust Joe to ask a profoundly philosophical question at this time of the day, but I think it is central to everything we have been discussing as a city with you as a federal government. The entire transportation system of Canada is so riddled with subsidies from one end to the other, in all four modes, that untangling it and making it a more cost-responsive system is not going to be an easy job, and I don't think anyone underestimates the magnitude of your task. You fear that by altering one part of it, you inadvertently imbalance other parts of it and cause the system to falter. It's not an easy thing to do.

Il n'y a que Joe pour poser une question aussi profonde et philosophique à cette heure indue. Il ne reste pas moins que cette question est au coeur de tout ce dont notre ville discute avec le gouvernement fédéral. Le système de transport du Canada est à ce point criblé de subventions, dans les quatre modes, qu'il ne sera pas facile de démêler tout cela et d'en faire un système efficient; personne ne sous-estime l'ampleur de votre tâche. Vous craignez, en modifiant une partie du système, de créer par inadvertance des déséquilibres ailleurs qui entraîneraient l'effondrement du système. Ce n'est donc pas une tâche facile.

On the subject of municipal taxation, there I believe all three levels of government—and the municipal government should be recognized as a legitimate level of government by you for these purposes—need to work together so that we can all adjust as we go.

En ce qui concerne les taxes municipales, j'estime que les trois paliers de gouvernement—et vous devriez reconnaître que le palier municipal est un ordre de gouvernement légitime pour ces fins—se doivent de collaborer étroitement afin d'apporter les ajustements nécessaires.

When we knew, for instance, that we were going to be working with the Ontario government to amend the taxation on grain elevators within the law but fairly for all industries, we prepared as a city. We looked ahead in our budgets and we asked ourselves what this is going to do to us, how we can make this fair for other people, how we can get ready to accept what is going to be a hit on our revenues. We prepared ahead of time. In fact, we were very quietly preparing for about two years for that.

Lorsque nous avons appris, par exemple, qu'il nous faudrait collaborer avec le gouvernement de l'Ontario en vue de modifier les taxes sur les élévateurs de façon juste pour tous les secteurs, nous, au conseil municipal, nous sommes préparés. Nous avons examiné nos budgets à long terme, nous nous sommes demandés quelles seraient les conséquences de cette mesure pour nous et comment nous pouvions être justes envers tous, comment nous pouvions faire face à cette perte de recettes. Nous nous sommes préparés d'avance. En fait, nous avions commencé à nous préparer, en douce, environ deux ans auparavant.

So we were able to absorb that kind of a change because of careful planning. I must confess, in spite of my political leanings, I have to tell you right here that we had excellent cooperation from the ministry of revenue in Toronto.

Nous avons donc pu nous adapter à ce changement grâce à une planification consciencieuse. En outre, je reconnais, en dépit de mes allégeances politiques, que le ministère du Revenu, à Toronto, a fait preuve de la plus grande collaboration.

[Texte]

Now we look at the other subsidies, the other taxes that are applied to various components of the transportation industry, which are also expected to impact on the municipalities in the future. We need to work with you to make sure that when these changes come about we're not destroyed. We're suffering from downloading now as it is and we're willing to accept that if we all pull in the same direction.

One, of course, is that the truckers do not pay municipal taxes on the highways they use; the highways are totally subsidized. They pay no more and no less for the maintenance of their right of way than do other drivers who use the highways. So that is a built-in inequity that needs to be looked at, whereas the railroads have to pay municipal taxes on their right of way even when there are no structures associated with them. We appreciate the revenue, but this also imbalances the costs the four transportation modes experience.

We're doing everything we can as far as the grain elevators go, and we would like to do some more for the other port-associated facilities so that all industries, not only the transportation industry, are able to compete, not only with other parts of Canada. I believe \$1.6 million is the average for an elevator here as compared to only \$800,000 in Vancouver, which is whopping big difference. But also we must now view our position as one of international competitiveness, and we want to work ourselves into a very strong competitive mode.

Mr. Comuzzi: I have one final question, Mr. Chairman.

The Chairman: Make it a short one.

Ms Dodds: You made another point. You also referred to the subsidy system.

Mr. Comuzzi: You understand, Evelyn, that they only give us ten minutes to ask questions and that includes our answers, too.

Ms Dodds: Oh, okay. One sentence then. You also referred to the subsidies, and I would like to say that I think the subsidies, if they are to be applied, should be applied equally across the system and based on costs, not distance. Distance does not necessarily equal costs.

Mr. Comuzzi: How about no subsidies?

Ms Dodds: If it were possible to remove all subsidies from Canada's transportation system in all four modes and maintain a competitive international stance, I would say go for it, but be careful.

Mr. Comuzzi: This is my final question, Mr. Chairman.

We understand that in the municipal financing structure you have certain obligations. We understand that, but let me offer something.

The Chairman: A short one.

Mr. Comuzzi: Yes, Mr. Chairman.

We've heard from ports councils and harbours. There are four different types of administration of ports and harbours in Canada. In the ports, in Quebec and Montreal and Vancouver and so on, the harbour facilities pay to the municipalities grants in lieu of taxes. Harbour commissions, for some reason or other, have escaped that.

[Traduction]

Nous examinons actuellement les autres subventions, les autres taxes imposées aux différents éléments du secteur du transport qui auront des répercussions sur les municipalités à l'avenir. Nous devons donc collaborer avec vous pour nous assurer que ces changements ne seront pas pour nous une catastrophe. Nous souffrons déjà suffisamment en raison des responsabilités accrues que nous devons assumer, mais nous les acceptons dans la mesure où nous travaillons de concert à la réalisation du même objectif.

Un des problèmes, c'est que les camionneurs ne versent pas de taxes municipales pour utiliser les autoroutes; les autoroutes sont entièrement subventionnées. Les camionneurs ne paient ni plus ni moins pour leur droit de passage sur ces autoroutes que ne le font les autres conducteurs. C'est là une des inégalités qui doit être examinée, puisque les sociétés de chemin de fer, elles, doivent payer des taxes municipales sur leurs emprises, même sur celles où il n'y a aucune structure. Ces recettes sont les bienvenues, mais cela déséquilibre les coûts des quatre modes de transport.

Nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir en ce qui concerne les éleveurs, et nous aimerions en faire davantage pour les autres installations portuaires de sorte que tous les secteurs, et non pas seulement le secteur du transport, puissent soutenir la concurrence, et pas seulement celle des autres régions du Canada. La moyenne est, je crois, de 1,6 million de dollars pour un élévateur ici contre 800 000\$ seulement à Vancouver; c'est une énorme différence. Mais nous devons aussi penser à notre position concurrentielle à l'échelle internationale. Nous voulons devenir de plus en plus compétitifs.

M. Comuzzi: J'ai une dernière question, monsieur le président.

Le président: Soyez bref.

Mme Dodds: Vous avez soulevé un autre point. Vous avez aussi parlé des subventions.

M. Comuzzi: Vous comprenez bien, Evelyn, que je n'ai que 10 minutes non seulement pour poser des questions, mais aussi pour recevoir vos réponses.

Mme Dodds: D'accord. Je vous répondrai en une phrase. Vous avez parlé des subventions et je tiens à dire que, si des subventions doivent être versées, elles devraient l'être de façon uniforme dans tout le système et se fonder non pas sur la distance, mais bien sur les coûts. La distance n'équivaut pas nécessairement aux coûts.

M. Comuzzi: Et si on éliminait les subventions?

Mme Dodds: S'il était possible d'éliminer toutes les subventions du système de transport canadien, dans les quatre modes de transport, tout en maintenant une position concurrentielle à l'échelle internationale, je vous dirais, allez-y, mais soyez prudents.

M. Comuzzi: Voici ma dernière question, monsieur le président.

Nous comprenons que la structure financière des municipalités nous impose des obligations. Nous comprenons cela, mais permettez-moi de faire une suggestion.

Le président: Brièvement, je vous prie.

M. Comuzzi: Oui, monsieur le président.

Nous avons entendu des représentants des ports et des havres. Il y a quatre genres d'administration des ports et des havres au Canada. Dans les ports de Québec, Vancouver et Montréal, par exemple, la Société des installations portuaires verse des subventions à la municipalité plutôt que des taxes. Pour une raison ou une autre, ce n'est pas le cas des commissions portuaires.

[Text]

[Translation]

• 0940

Ms Dodds: We noticed.

Mr. Comuzzi: And yet they draw in about the same revenue.

If, for example, Thunder Bay—and I'm sure other communities—were to do a complete re-evaluation of all port-related facilities and take those properties that are not now paying municipal tax and reassess all of the port-related facilities that are necessary for a viable port, and reassess the taxation base on that basis, would that make some sense?

Ms Dodds: It does to me; it's an industry.

Mr. Comuzzi: Would your council undertake to have that study done? Do you have the resources to have that study done?

Mr. Hamilton: Presently, we're doing an inventory of all waterfront property and we have some information; we don't have a comprehensive inventory of waterfront property, zoning, potential uses, etc. The tax component has been absent, so far, in the terms of reference.

We would work with the provincial government to review the assessment of all waterfront properties, but the ministry of revenue under the provincial government—and we're not trying to duck anything—took over assessment many years ago and they will determine what our assessment on all of these properties will be.

But in fairness, as Alderman Dodds has pointed out, Floyd Laughren has seemed very interested. We met with him personally to discuss the imbalances on assessment on the waterfront, and we've made some gains for losses of revenue, deliberately, to try to keep the elevators in business. We can hang on forever to the last elevator and squeeze the money out of them, but when the last one turns out the lights we're out of the business. So we've taken the proactive approach that we have to deal with it before that happens.

But, yes, we would work with the provincial government to review the assessment of all waterfront properties.

Mr. Comuzzi: Thank you, Your Worship. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi. Mr. Mercier.

M. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): J'ai cru comprendre que le chantier naval était une entreprise privée et je n'ai pas très bien compris par quels moyens le gouvernement précédent avait pu fermer une entreprise privée. S'agit-il de subventions qu'il donnait et qu'il ne donne plus? Comment le chantier naval a-t-il pu être fermé par une décision d'un gouvernement?

Mr. Hamilton: Thank you for the question.

Canadian Shipbuilding & Engineering owns two dry docks, one in St. Catharines and one in Thunder Bay. They wanted to expand their facilities and required government assistance. There was a large amount of money, \$9.1 million, promised by the then minister, Michael Wilson, of Industry Canada. But part of the agreement was that they would only be allowed to have one dry dock and that they couldn't have a dry dock in Thunder Bay; not only could they not have it, they had to sign an

Mme Dodds: Oui, nous l'avons remarqué.

M. Comuzzi: Mais elles obtiennent à peu près les mêmes recettes.

Ainsi, si Thunder Bay—ou toute autre municipalité—faisait une nouvelle évaluation des installations portuaires et autres propriétés nécessaires à un port viable et sur lesquelles on verse des taxes municipales, ne serait-ce pas plus logique?

Mme Dodds: Ça me semble logique; après tout, c'est une industrie.

M. Comuzzi: Votre conseil entreprendrait-il une étude de ce genre? A-t-il suffisamment de ressources pour le faire?

M. Hamilton: À l'heure actuelle, nous sommes à inventorier toutes les propriétés riveraines. Nous avons déjà des informations, mais nous n'avons pas d'inventaire exhaustif de toutes ces propriétés, du zonage, des usages possibles, etc. Notre étude ne comporte pas non plus de volet fiscal.

Nous sommes disposés à collaborer avec le gouvernement provincial en vue de passer en revue l'évaluation de toutes les propriétés riveraines. Toutefois, le ministère du Revenu provincial—et ce n'est pas que nous voulions surseoir à nos responsabilités—a décidé il y a quelques années de se charger de cette évaluation.

En toute justice, je dois dire comme M^{me} Dodds que Floyd Laughren semble très intéressé. Nous l'avons rencontré en personne pour discuter des déséquilibres de l'évaluation des propriétés riveraines. Nous avons récupéré une partie des recettes que nous avions délibérément perdues pour aider les éleveurs. Nous pouvons tenter de faire vivre les éleveurs le plus longtemps possible, mais s'ils ferment leurs portes, nous n'avons plus de revenu. Nous avons donc décidé d'adopter une approche proactive et de prévenir les coups.

Nous serions prêts à aider le gouvernement provincial à revoir l'évaluation des propriétés riveraines.

M. Comuzzi: Merci, monsieur le maire. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Comuzzi. Monsieur Mercier.

Mr. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): I thought I heard you say that the government closed down the shipyard which was a private company, and I don't really see how the government can close down a private company. Was it because it stopped subsidizing it? How can that shipyard have been closed down following a decision by the government?

M. Hamilton: Merci de votre question.

«Canadian Shipbuilding & Engineering» possède deux cales sèches, l'une à St. Catharines et l'autre à Thunder Bay. Cette société voulait prendre de l'expansion et a demandé de l'aide au gouvernement. Le ministre de l'Industrie de l'époque, Michael Wilson, lui a promis une importante somme d'argent, 9,1 millions de dollars. Toutefois, l'entente prévoyait que la société n'exploiterait plus qu'une cale sèche, que celle de Thunder Bay devrait être fermée et que, en outre, elle ne devrait pas être

[Texte]

agreement that it could never open for 10 years. And what they really wanted to do was rip the gate off and tow it away so that within one winter the gate would, in theory, be sabotaged deliberately by our own federal government and made useless forever. They even wanted to rip the pumps out.

Knowing that we were fighting a losing battle, I met with Michael Wilson to try to stop the whole process. He did agree, in fairness, to not rip the gate off and to leave the pumps in place. So although the facility has been shut down, it has never been destroyed. I would ask the committee to get the civil service to give you a copy of that agreement so you could look at it.

We asked ourselves the same question: why were we being made to make the sacrifice with our own money while somebody else was expanding to an overall tune of \$20 million? To me, it was an agreement that makes even less sense today than it did then. But it's simply a legal document that says, you got this money and therefore you can't have two dry docks. I believe this government should have a mandate, especially from our local representation, to review it, and, I would say, to rip it up. Am I clear?

[Traduction]

exploitée de nouveau avant dix ans. En fait, le gouvernement aurait bien aimé enlever la porte de sorte que cette cale sèche ne puisse plus jamais être utilisée. Il voulait même arracher les pompes.

Bien que nous savions que la bataille était perdue d'avance, nous avons rencontré Michael Wilson pour tenter d'éviter le pire. En toute justice, je dois dire qu'il a accepté de ne pas détruire la porte ni les pompes. Les installations ne sont donc plus utilisées, mais elles n'ont pas été démolies. Votre Comité pourrait obtenir une copie de cette entente des fonctionnaires du ministère compétent.

Nous nous sommes posés les mêmes questions que vous: pourquoi devons-nous sacrifier nos installations et verser 20 millions de nos dollars à une autre ville pour qu'elle puisse agrandir sa cale sèche? Cette entente me semble encore moins logique aujourd'hui qu'à cette époque. C'est tout simplement un document juridique qui dit: «En échange de cette subvention, vous acceptez de fermer une de vos deux cales sèches». Le gouvernement devrait se donner le mandat, à la demande des autorités locales, de revoir cette affaire et d'annuler cette entente. Est-ce clair?

● 0945

M. Mercier: Peut-on voir la copie de cette entente?

Mr. Hamilton: Personally I have not seen it, but I would be glad to try to work with you.

First, we will be giving you documentation that I presented today. Second, I believe Industry Canada's civil service staff could access that for you, or we would be glad to work with Joe to get it.

Thank you very much, because all we're asking you to do is to take another look at it and see if what we're saying makes sense. Our conclusion is that it makes none.

The Chairman: This is a point of clarification. How much money flowed to Port Weller from the federal government?

Mr. Hamilton: My information, from files I've gathered, was \$9.1 million in a federal grant. There was over \$2 million in provincial loan guarantees, and there was a projection of an expenditure of between \$18 million and \$20 million to rebuild Port Weller.

The Chairman: Okay.

Mr. Hamilton: Since there is a political vein in anything that's decided politically, I will add that there was a cabinet minister in the federal government in the St. Catharines—Port Weller area.

The Chairman: With the previous government.

Mr. Hamilton: That's right, with the previous government.

Ms Dodds: You would never do that.

The Chairman: Well, if I were... [Inaudible—Editor]... \$500,000, I'd have to cut some deals with you, too.

Mr. Mercier: Could we have a copy of this agreement?

M. Hamilton: Je n'en ai pas, mais je serai ravi de collaborer avec vous.

Premièrement, nous vous remettrons aujourd'hui l'exposé que nous avons présenté aujourd'hui. Deuxièmement, je crois que les fonctionnaires d'Industrie Canada pourraient obtenir pour vous un exemplaire de cette entente; sinon, je serai heureux de tenter de l'obtenir avec l'aide de Joe.

Je vous remercie. Tout ce que nous vous demandons, c'est de réexaminer l'entente pour voir si elle a du bon. Nous avons conclu qu'elle n'a rien de bon.

Le président: J'aurais besoin d'une précision. Combien d'argent Port Weller a-t-il obtenu du gouvernement fédéral?

M. Hamilton: D'après mes informations, d'après les dossiers que j'ai vus, le gouvernement fédéral a versé une subvention de 9,1 millions de dollars. Le gouvernement provincial a consenti des garanties de prêt d'une valeur de 2 millions de dollars et on projetait des dépenses allant de 18 millions à 20 millions de dollars pour la reconstruction de Port Weller.

Le président: Très bien.

M. Hamilton: N'oublions pas que ce genre de décision est toujours politique; à l'époque, la région de St. Catharines—Port Weller comptait un représentant au sein du Cabinet fédéral.

Le président: Au sein de l'ancien gouvernement.

M. Hamilton: En effet.

Mme Dodds: Vous, vous ne feriez rien de tel.

Le président: Eh bien, si j'étais... [Inaudible—Éditeur]... 500 000\$, j'en viendrais à une entente avec vous aussi.

[Text]

Mr. Hoepfner (Lisgar—Marquette): It's good to be here with the mayor and the alderman. I'm not going to debate about Churchill. I come from Manitoba. I'm from the riding that Charlie Mayer had before I came to Ottawa. I will agree with you very strongly that politics and subsidies have ruined our transportation system.

It's a shame that we have to fight over grain going to different ports, because we, as producers—and I was a farmer until I went to Ottawa—are astounded. We have doubled production in the last 15 or 20 years, but we can't get the grain out through our transportation system.

I talked yesterday to a trucking company in my constituency. Do you know that they are moving oats from Dauphin to Duluth today by truck out of the elevator system? We can't do it by rail systems. We can't export it.

I warn you people that as farmers in western Canada we're fed up with the transportation system and with the subsidies. We're looking south and we're going to take that advantage because we have to. We are no longer subsisting at the level we should be.

If you look at StatsCanada statistics, we have 48% of our income coming from off-farm jobs. That can't continue. We have to get a fair income.

When I see freight rates through the seaway at \$61 or \$65 a tonne, that's almost \$2 a bushel. That's pretty well what I get for growing the stuff. There's something wrong somewhere.

This has to be addressed. I don't know how you people will do it, because once the farmers are gone, no matter what you do, you'll be gone too. It's only a matter of time.

Ms Dodds: I think we're starting to feel very close, that we're all in this together and we all want to survive and to survive well.

There is a point about subsidies, though. I very quickly and facetiously responded to a previous question by saying if you can make the transportation system run without subsidies, then go for it. But the fact is that with our immense geography and our population that is spread out and our most important products being produced inland while our most important markets are overseas, it is possible that the transportation structure will always require some degree of federal subsidization. But it should be applied fairly across the board. It should not be mode specific and it should not favour one part of the system over another.

In a climate where the right kind of subsidy is achieved whereby we, as a nation, can continue to compete—and I sincerely hope that level is extremely low...but it simply recognizes our geography and our dispersed population.

[Translation]

M. Hoepfner (Lisgar—Marquette): Je suis heureux de vous rencontrer, monsieur le maire, et vous, madame la conseillère municipale. Je ne m'engagerai pas dans un débat sur Churchill. Je viens du Manitoba, de la circonscription qui était auparavant représentée par Charlie Mayer. Je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire que les politiques et les subventions ont été la ruine de notre système de transport.

C'est une honte que nous luttons entre nous pour obtenir les céréales transportées vers les différents ports. Nous, les producteurs—j'étais agriculteur avant de devenir député fédéral—sommes stupéfaits. Nous avons doublé notre production en 15 ou 20 ans, mais nous n'arrivons pas à faire transporter nos céréales par nos propres moyens de transport.

Hier, j'ai parlé aux représentants d'une société de camionnage de ma circonscription. Savez-vous qu'on transporte de l'avoine de Dauphin à Duluth par camion à partir du système d'élevateur? On n'arrive pas à le faire par chemin de fer. On n'arrive pas à l'exporter.

Je vous préviens: les agriculteurs de l'Ouest canadien en ont assez du système de transport et de ces subventions. Nous regardons vers le sud et nous avons l'intention de profiter des avantages qui y existent. Nous n'arrivons pas à subvenir à nos besoins.

Si vous regardez les données de Statistique Canada, vous constatez que 48 p. 100 des revenus des agriculteurs proviennent de travaux non reliés à l'exploitation agricole. Cela doit cesser. Il faut que nous puissions obtenir notre juste part de revenu.

Le prix du transport des marchandises par la Voie maritime est de 61\$ à 65\$ la tonne, soit près de 2\$ le boisseau. Or, c'est à peu près ce qu'on me donne à moi, le producteur. Il y a quelque chose qui ne va pas.

Il faut s'attaquer à ce problème. Sinon, je ne sais trop ce que les gens feront, parce que nous dépendons tous des agriculteurs. Ce n'est qu'une question de temps.

Mme Dodds: Je crois que nous commençons à comprendre que nous sommes tous dans le même bateau et que nous voulons tous survivre et bien.

En ce qui concerne les subventions, j'ai répondu rapidement et un peu à la blague à la question précédente en disant que, s'il était possible de supprimer toutes les subventions du système de transport, on devrait le faire. Mais il n'en reste pas moins que notre pays est immense, que la population est clairsemée et que la production de nos biens les plus importants est intérieure alors que nos marchés les plus importants sont à l'étranger. Il est donc fort possible qu'un certain financement de la structure de transport par le gouvernement fédéral soit toujours nécessaire. Toutefois, ce financement devrait être juste et uniforme. Il ne devrait pas favoriser un mode de transport aux dépens des autres.

Il nous faut trouver le niveau de financement qui permettrait à notre pays d'être concurrentiel—et j'espère sincèrement que ce financement sera extrêmement bas—tout en reconnaissant l'immensité de notre territoire et l'éparpillement de la population.

[Texte]

[Traduction]

• 0950

When we have found that right point and it is fairly applied across the country and to all modes of transportation, then we will all be in a strong position and all of us will make decisions based on the only thing people in a free country should make decisions on in business, and that is real costs.

Mr. Hoepfner: We have one problem. We have the Western Grain Transportation Act. It allows our elevator system and our railway system to sit and do nothing. We are ten years behind the U.S. system in handling grain and moving it.

Now we as farmers are again being asked to pay the cost to revamp this whole system. We're getting furious at that, because the elevator companies are not taking money out of their pockets to revamp their elevation system. It's going to come out of my pocket when I sell the grain.

The railways are not going to add new spur lines. They're not going to put up unit trains out of their pockets. It's going to come out of profits, revenues, they get out of grain.

So we have been told by people such as UGG it'll take ten years to bring this system back into competition with the U.S. I've done a study. I took CN figures. From my farm, I can move a tonne of grain to Seattle \$16 cheaper, just through the handling system. Their grain handling system is \$16 a tonne cheaper, without taking transportation costs into account.

Something has to happen. When I see Cargill paying \$1.02 million for their elevator taxes and then down in Duluth, which is how far...? They charge \$67,000 Canadian. It comes back to me. It's the farmer who pays for it.

This has to stop. When you look at the U.S. farmers... just last month, U.S. wheat growers made a commitment. They opened the border to Canadian farmers, but not to grain companies. So the American farmers are also finding the grain company system just like we have.

We're fed up. Something has to change.

Ms Dodds: I think we're on the same side. We agree on most points.

I want to point out to you, however, the problem with municipal taxation is not only ours. For two years in a row we as a council have achieved a 0% increase. We are downsizing daily. We have already managed to accomplish municipally what we sincerely hope the federal government will also be able to accomplish.

The Chairman: It's very good to have Jake with us, because he and his family farm about 3,000 acres in Manitoba. So he has firsthand experience.

Mr. Comuzzi talks about no subsidies. How would any reform of the WGTA, say a pay-the-producer model, affect the port of Thunder Bay?

Lorsque nous aurons trouvé ce point idéal et que nous l'appliquons dans l'ensemble du pays et à tous les modes de transport, nous serons tous alors dans une position de force et nous pourrions tous prendre des décisions en fonction du seul facteur qui devrait guider les entreprises dans leur décision, dans un pays libre, et c'est celui des coûts réels.

M. Hoepfner: Nous avons un problème et c'est celui de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Elle permet aux responsables de notre réseau d'élevateur et de notre réseau ferroviaire de ne rien faire. Nous sommes dix ans en arrière sur les Américains en ce qui concerne la manutention et le transport des céréales.

Voilà maintenant qu'on nous demande encore, à nous, agriculteurs, de payer pour la modernisation de l'ensemble du système. Cela nous rend furieux, parce que les exploitants de silos-élevateurs ne puisent pas dans leurs goussets pour moderniser leur réseau. Cet argent viendra de ma poche lorsque je vendrai mes céréales.

Les chemins de fer n'ajouteront pas de lignes secondaires. Ils ne paieront pas de leurs poches des trains-blocs. Cela viendra des profits, des recettes qu'ils tirent du commerce des céréales.

Des gens comme les représentants de l'Union des producteurs de grains Limitée, notamment, nous ont donc dit qu'il faudra dix ans pour rendre le réseau de nouveau concurrentiel avec celui des États-Unis. J'ai fait une étude à partir des chiffres du CN. Je peux faire transporter une tonne de céréales à Seattle à partir de ma ferme pour 16\$ de moins, et ce uniquement grâce au réseau de manutention. Leur réseau de manutention des grains coûte 16\$ de moins la tonne, sans tenir compte des coûts du transport.

Il faut faire quelque chose. Quand j'ai vu que Cargill payait 1,02 million de dollars en taxe d'élevateurs alors qu'à Duluth, qui est à quelle distance...? Les frais sont de 67 000\$ canadiens. C'est moi qui dois payer cela. C'est l'agriculteur qui paie.

Il faut que cela cesse. Les agriculteurs américains... Le mois dernier, les producteurs de blé américains ont pris un engagement. Ils ont ouvert la frontière aux agriculteurs canadiens, mais pas aux entreprises de céréales. Ainsi, les agriculteurs américains ont donc la même opinion que nous du réseau d'entreprises de céréales.

Nous en avons assez. Quelque chose doit changer.

Mme Dodds: Je pense que nous sommes dans le même camp. Nous sommes d'accord sur la plupart des points.

Je tiens cependant à vous signaler que le problème concernant les taxes municipales ne se limite pas à nous. Deux années de suite, notre conseil a réussi à ne pas augmenter les taxes. Nous effectuons des compressions quotidiennement. Nous avons déjà réussi au niveau municipal ce que nous espérons sincèrement voir le gouvernement fédéral réussir également.

Le président: Il est très bon que nous ayons Jake parmi nous, car lui et sa famille exploitent une ferme d'environ 3 000 acres au Manitoba. Il a donc une expérience directe.

M. Comuzzi parle de subventions. Quelles seraient les répercussions, pour le port de Thunder Bay, si l'on remaniait la Loi sur le transport du grain de l'Ouest pour adopter par exemple le modèle selon lequel c'est le producteur qui paie?

[Text]

Ms Dodds: We have just commissioned a study that will analyse for us the exact impact on our port of the proposed changes. We were unable to say before specifically what we would endorse, because we didn't know how we were going to apply it.

I'm a little concerned if there is any intention to allocate subsidies on the basis of distance as opposed to cost per kilometre. It costs a great deal more to go over the Rockies than it does to go across flat land, and it costs a great deal more to sustain the line to Churchill than it does to sustain the rail line to Thunder Bay, for instance. We will be able to answer that more definitively in about two months, when we have our full analysis for you.

The Chairman: Your Worship, on this dry dock business, again a point of clarification. The company the previous government made a deal with for \$9.5 million to shut this port down, keep Port Weller open: does it also want Thunder Bay to reopen? What's the company's position?

Mr. Hamilton: I have not spoken to the president of Canadian Shipbuilding & Engineering—

The Chairman: You don't know if the company wants to reopen this.

Mr. Hamilton: No.

The Chairman: So the company has to deal with the federal government, which gave them \$9.5 million.

The logical extension of the question is this. Is the City of Thunder Bay prepared to pay back the government some of that money so it can open the Thunder Bay dry dock?

Ms Dodds: I'll defer to the mayor.

Mr. Hamilton: No.

The Chairman: That's all I need to know.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): Mrs. Dodds, it's arriving at the right level of subsidy that's the problem.

Ms Dodds: The lowest.

Mr. Jordan: Yes. What you would suggest was the right level of subsidy in your community may not be at all acceptable in another community. But that's our problem. If it's zero—no subsidy—everybody can understand that. I say this because very often the government subsidy soon becomes interpreted as government interference, as it has in the case of the situation you talked about. That's what we're trying to get at, where the subsidy really is interpreted.

I'm sure that it was great for wherever it happened. I have no doubt that a lot of politics were involved there.

That's what this committee is endeavouring to do. Because it can't be done fairly, because there are so many discrepancies and factors to consider that it will never be seen as being done fairly, why don't we just get out of it and let the marketplace compete?

[Translation]

Mme Dodds: Nous venons de commander une étude dans le cadre de laquelle on analysera l'incidence exacte des changements proposés sur notre port. Nous étions incapables sans cela de dire précisément ce que nous approuverions, parce que nous ne savions pas comment cela s'appliquerait.

Je crains un peu qu'on ait l'intention d'accorder des subventions en fonction de la distance plutôt que du coût par kilomètre. Traverser les Rocheuses coûte beaucoup plus cher que de traverser les Prairies et le maintien de la ligne en direction de Churchill coûte beaucoup plus cher que celui de la ligne ferroviaire en direction de Thunder Bay, par exemple. Nous serons en mesure de répondre d'une façon plus définitive dans deux mois environ, lorsque notre analyse sera terminée.

Le président: Monsieur le maire, je voudrais une précision au sujet de cette question de la cale sèche. L'entreprise avec laquelle le gouvernement précédent a conclu un marché d'une valeur de 9,5 millions de dollars pour fermer ce port et garder Port Weller ouvert veut-elle également rouvrir Thunder Bay? Quelle est la position de l'entreprise?

M. Hamilton: Je n'ai pas parlé au président de la Canadian Shipbuilding & Engineering. . .

Le président: Vous ne savez pas si l'entreprise veut le rouvrir.

M. Hamilton: Non

Le président: L'entreprise a donc conclu un marché avec le gouvernement fédéral, qui lui a donné 9,5 millions de dollars.

Il est logique de poser la question suivante: la ville de Thunder Bay est-elle disposée à rembourser au gouvernement une partie de cet argent afin de pouvoir rouvrir la cale sèche de Thunder Bay?

Mme Dodds: Je vais laisser au maire le soin de répondre.

M. Hamilton: Non.

Le président: C'est tout ce que j'ai besoin de savoir.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Madame Dodds, la difficulté consiste à déterminer le bon niveau de subvention.

Mme Dodds: Le niveau le plus bas.

M. Jordan: Oui. Ce qui vous paraîtrait être le niveau idéal de subvention pour votre collectivité ne serait peut-être pas acceptable pour une autre. C'est cependant notre problème. Si la subvention doit être nulle—c'est-à-dire s'il ne doit y avoir aucune subvention—tout le monde peut le comprendre. Je dis cela parce que très souvent, on en vient à interpréter une subvention gouvernementale comme une interférence de la part du gouvernement, comme on l'a fait dans le cas dont vous avez parlé. Nous essayons donc de déterminer comment la subvention est vraiment interprétée.

• 0955

Je suis persuadé que c'était merveilleux pour l'endroit où ça s'est produit. Je suis certain qu'il y a eu beaucoup de tractations politiques.

C'est ce que le Comité essaie de résoudre. Puisque cela ne peut pas se faire équitablement, qu'il y a tellement de divergences et de facteurs dont il faut tenir compte, de sorte qu'on ne semblera jamais agir équitablement, pourquoi ne pas simplement s'en débarrasser et laisser la concurrence agir?

[Texte]

But then is it fair to the Port of Churchill if you just back off and say, okay, go at it? Does the government have any function at all in looking at that in a sense of nation-building. Does it have any responsibility for that part of the nation to help them to avoid disappearing?

Ms Dodds: Certainly it does. If you were to apply a subsidy, for instance, on a per-tonne basis and allow people to select their transportation route that would be charged by real costs, then you would have a fair system.

It has been very unfair. The previous subsidies have not been uniformly applied. There were special subsidies for the Port of Rupert, for instance; I believe it was an additional \$4 million a year. There have been additional subsidies for Churchill, far above and beyond the subsidies that have been applied for carrying grain through this port.

I say it with a little bit of trepidation, because obviously it's frightening to think that the world would become a much meaner place and we'd all be scrambling for the same tonne of grain and might not get as much as we would like, but I would feel far more secure in this nation's future if I knew that there was a system in which the rules were the same for everyone. Make the rules the same for everyone.

When I say that the level of subsidy should be as low as possible but we might always have to have one, I'm not referring to Thunder Bay versus some other place, zero for them and a bit for us. I'm saying that a low level nationally is what we should strive to achieve.

If you look at the map you can understand why it might be necessary—and I'm not saying that's a conclusion—always to consider some degree of subsidy.

When you look at the rail lines, for instance, on a map... People on my committee will probably remember the first day they showed this to me, because I hadn't paid attention and I was quite startled to see it. You see the Great Lakes and you see rail lines. When you look south of the lakes, you see lines everywhere—many dots—lots of traffic and lots of places to pick up cargo and a distribution of population that is quite dense. Then you look north of the lakes and you see a line and a dot, a line and a dot, and then a huge line and another dot. There's practically nothing north of the lakes, and that's something we must recognize, unless you want everything we transport from west to east in Canada to go through the United States. That's something you have to consider.

The Chairman: Alderman Dodds, thank you very much. We appreciate your and Mayor Hamilton's presentations to our committee today.

We invite the Thunder Bay Harbour Commission representatives to the table: Cy Cook, General Manager and CEO of the Thunder Bay Harbour Commission, and Paul Kennedy, Director of Marketing, Chamber of Commerce.

[Traduction]

Mais est-il juste de laisser le port de Churchill se débrouiller? Le gouvernement a-t-il un rôle à jouer, du point de vue du développement du pays? A-t-il la responsabilité d'aider cette partie du pays à éviter de disparaître?

Mme Dodds: Certainement. Si vous accordiez une subvention en fonction du volume transporté, par exemple, et permettiez aux gens de choisir leur itinéraire qui serait facturé en fonction des coûts réels, vous auriez alors un système équitable.

Or, il a été très inéquitable. Les subventions n'ont pas été appliquées uniformément. Il y avait des subventions spéciales pour le port de Rupert, par exemple, qui recevait 4 millions de dollars de plus par année, je crois. Il y a eu également des subventions supplémentaires pour Churchill, des subventions bien supérieures à celles qui étaient versées pour le transport de céréales passant par notre port.

J'éprouve quelques inquiétudes en parlant ainsi, parce qu'il est évidemment effrayant de penser que le monde deviendrait beaucoup plus mesquin et que nous nous disputerions tous pour la même tonne de céréales, sans nécessairement obtenir tout ce que nous voudrions, mais je me sentrais beaucoup plus rassurée quant à l'avenir de notre pays si je savais que les règles sont les mêmes pour tous. Faites donc appliquer les mêmes règles à tout le monde.

Quand je dis que le niveau des subventions devrait être réduit le plus possible, mais qu'il faudra peut-être toujours en avoir, je ne dis pas que Thunder Bay devrait en profiter plutôt que d'autres endroits, soit aucune subvention pour les autres et un peu pour nous. Je dis que nous devrions nous efforcer d'en arriver à un faible niveau de subventions à l'échelle nationale.

Si vous regardez la carte, vous pourrez peut-être comprendre pourquoi il sera peut-être toujours nécessaire d'avoir un certain niveau de subventions—mais je ne dis pas que c'est ma conclusion.

Si vous regardez les lignes de chemin de fer, par exemple, sur une carte... Les membres de mon comité se souviendront probablement du premier jour où ils m'ont montré cette carte, car je n'y avais pas porté attention et j'ai été très étonnée. Vous voyez les Grands Lacs et vous voyez les lignes de chemin de fer. Au sud des Grands Lacs, vous voyez des lignes partout—plusieurs points—il y a beaucoup de circulation et beaucoup d'endroits où l'on peut charger des marchandises, ainsi qu'une population très dense. Si vous regardez ensuite au nord des lacs, vous voyez une ligne et un point, une ligne et un point, et ensuite une très longue ligne et un autre point. Il n'y a pratiquement rien au nord des lacs et c'est un fait que nous devons reconnaître, à moins que vous ne vouliez qu'on transporte tout de l'ouest à l'est du Canada en passant par les États-Unis. C'est un fait dont vous devez tenir compte.

Le président: Madame Alderman Dodds, merci beaucoup. Nous vous remercions, ainsi que le maire Hamilton, des exposés que vous avez présentés à notre comité aujourd'hui.

Nous invitons maintenant les représentants de la Commission du port de Thunder Bay à s'approcher de la table. Il s'agit de Cy Cook, directeur général et premier dirigeant de la Commission du port de Thunder Bay, ainsi que de Paul Kennedy, directeur du marketing, Chambre de commerce.

[Text]

Cy, it's good to see you again at this committee. We look forward to your submission.

Mr. Cy Cook (General Manager and Chief Executive Officer, Thunder Bay Harbour Commission): Thank you very much. Welcome to Thunder Bay. We hope to see you back here in a couple of weeks, when we'll be hosting the Nordic World Ski Championships. We've got lots of snow and it should be very interesting.

This is the second time in less than a year that members of Parliament have come to Thunder Bay to discuss the seaway and various other interests. I believe this reflects the success of our MP, Joe Comuzzi, in raising the awareness about this port and its importance to the viability of the seaway system.

• 1000

Let me also express my apology at this point, Joe. The fax messages we received from Ottawa did not indicate you were vice-chair. Apparently there are two vice-chairmen. In our report we didn't know that. I apologize for that.

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Cook. I was not aware of that.

Mr. Cook: We are proud of our port and the seaway system. Both have made, and continue to make, a major contribution to Canada's economy.

We have four papers to present: on the seaway, on pilotage, on ports, and on the coast guard. Mr. Kennedy and I will present those. I will present two and he will present two. We have included a summary of our recommendations at the beginning.

Let me start with the seaway. Of course plenty of papers have been prepared on the seaway over the last couple of years. Not much can be added to that debate. However, following the minister's remarks about commercialization, it may be worth while to look at commercialization of the seaway and what we see as necessary changes to accomplish that objective.

The St. Lawrence Seaway to a large degree is already a commercial organization, in that it collects tolls, leases property, and earns investment income. However, the seaway functions not as a stand-alone corporation per se but as a corporation within the close embrace of the federal government. We believe for the seaway authority to operate as a truly effective commercial organization, it needs to distance itself more from the federal government.

The closeness to the federal government is partly a result of the constraints within the seaway act and the reality that the seaway authority has to comply with the Financial Administration Act. As an agent of the Crown, the authority requires Governor in Council approval to borrow money and to lease land, and it must comply with directives as they relate to crown corporations. Also, decisions that could benefit the commercial viability of the seaway are often frustrated by their

[Translation]

Cy, il est bon de vous revoir au Comité. Nous avons hâte d'entendre votre exposé.

M. Cy Cook (directeur général et premier dirigeant, Commission du port de Thunder Bay): Merci beaucoup. Bienvenue à Thunder Bay. Nous espérons vous revoir ici dans environ deux semaines, lorsque notre ville sera l'hôte des Jeux intérieurs mondiaux. Nous avons beaucoup de neige et ces jeux devraient être très intéressants.

C'est la deuxième fois en moins d'un an que des députés viennent à Thunder Bay pour discuter de la Voie maritime et d'autres questions diverses. Je pense que cela montre à quel point notre député, Joe Comuzzi, réussit à bien faire connaître notre port et son importance pour la viabilité du réseau de la Voie maritime.

Permettez-moi également de vous présenter mes excuses, Joe. Les messages que nous avons reçus d'Ottawa par télécopieur ne précisait pas que vous étiez vice-président. Apparemment, il y a deux vice-présidents. Nous ne le savions pas lorsque nous avons préparé notre mémoire et je m'en excuse.

M. Comuzzi: Merci, monsieur Cook. Je n'étais pas au courant.

M. Cook: Nous sommes fiers de notre port et du réseau de la Voie maritime. Les deux ont apporté et continuent d'apporter une contribution importante à l'économie du Canada.

Nous vous présentons des documents sur quatre sujets: La Voie maritime, le pilotage, les ports et la Garde côtière. M. Kennedy et moi-même ferons les exposés. J'en ferai deux et il fera les deux autres. Nous avons inclus un résumé de nos recommandations au début de ces documents.

Je vais commencer par la Voie maritime. Au cours des deux dernières années environ, on a évidemment préparé une foule de documents sur la Voie maritime. Il n'y a pas beaucoup à ajouter dans ce débat. Toutefois, étant donné les remarques faites par le ministre au sujet de la commercialisation, il vaut peut-être la peine d'examiner l'idée de commercialiser la Voie maritime et les changements que nous estimons nécessaires pour atteindre cet objectif.

La Voie maritime du Saint-Laurent est déjà dans une grande mesure une organisation commerciale, car c'est une voie à péage, qui loue des biens et gagne un revenu de placement. Cependant, la Voie maritime ne fonctionne pas comme une société autonome; elle fonctionne plutôt comme une société qui a des liens étroits avec le gouvernement fédéral. Nous croyons que pour fonctionner comme une organisation commerciale vraiment efficace, l'Administration de la Voie maritime doit se distancer davantage du gouvernement fédéral.

La proximité du gouvernement fédéral est en partie le résultat des contraintes prévues dans la Loi sur la Voie maritime et du fait que l'administration de la Voie maritime doit respecter les dispositions de la Loi sur la gestion des finances publiques. À titre d'agent de la Couronne, l'Administration a besoin de l'approbation du gouverneur en conseil pour emprunter de l'argent et pour louer des terrains, et elle doit respecter les directives applicables aux sociétés d'État.

[Texte]

inconsistencies with the policies of Transport Canada. Over the life of the seaway authority, through its existence, a "don't rock the boat" attitude, to keep the minister happy, or at least not draw him or her into any controversy, has obviously been key.

So the seaway act does not provide the seaway authority with the freedom to operate in a dynamic, competitive environment. Therefore we have recommended the removal of the seaway authority as an agency of the Crown and the establishment of an independent, non-profit seaway corporation.

Hand in hand with that is the establishment of a board of directors for this new seaway corporation. The board of directors would provide private sector and commercial advice to seaway management and would be responsible for the hiring of the president and chief executive officer.

To ensure accountability to the public and seaway users, we would recommend that in addition to the Minister of Transport appointing members to the board, the private sector should appoint members to the board, and indeed a majority of members to the board. These private sector appointments could be made from various industry associations, including the Ontario and Quebec Chambers of Commerce, the Shipping Federation of Canada, the Canadian Shipowners Association, and the Canadian Exporters' Association.

So our second recommendation is to create a board of directors with the majority appointed by the private sector.

About commercial freedom, the authority would need new freedoms that would allow it to set tolls and negotiate commercial agreements that are not restricted by the present requirements of the act, or the Financial Administration Act. Accordingly, our third recommendation is that the seaway act be amended to provide the authority with the freedom to set tolls and negotiate commercial agreements.

Several imposed costs on the seaway authority need to be addressed in order for this new corporation to be viable. These include the collective labour agreements that exist between the seaway authority and its unions, which have imposed substantial costs and job guarantees. As a result, we have additional person-years of employment that are unnecessary.

The seaway authority has made dramatic strides over the last several years in reducing its man-years of employment. This cost, however, has been borne by the cargo users, to the tune of about \$3.8 million over the last three years. By their estimates, they still have another 140 person-years of employment to eliminate.

We are suggesting that, as the shareholder, it is the federal government's responsibility to deal with that cost in order that the new corporation can take over and have a better chance of being financially viable.

[Traduction]

De plus, des décisions qui pourraient contribuer à la viabilité commerciale de la Voie maritime sont souvent contrecarrées parce qu'elles ne concordent pas avec les politiques de Transports Canada. Au cours de son histoire, l'Administration de la Voie maritime a eu pour attitude qu'il ne fallait pas «faire l'empêcheur de tourner en rond», qu'il fallait satisfaire le ministre ou tout au moins lui éviter toute controverse.

La Loi sur la Voie maritime n'accorde donc pas à l'Administration de la Voie maritime la liberté nécessaire pour fonctionner dans un contexte dynamique et concurrentiel. Nous avons donc recommandé qu'on élimine l'Administration de la Voie maritime comme agent de la Couronne et qu'on établisse une société de la Voie maritime indépendante et à but non lucratif.

Il faudra en même temps créer un conseil d'administration pour cette nouvelle société de la Voie maritime. Le conseil d'administration donnerait aux gestionnaires de la Voie maritime des conseils venant du secteur privé, c'est-à-dire commercial, et serait chargé d'embaucher le président-directeur général.

Pour faire en sorte qu'on rende des comptes au public et aux usagers de la Voie maritime, nous recommanderions qu'en plus des membres du conseil d'administration nommés par le ministre des Transports, il y en ait d'autres qui soient nommés par le secteur privé, et même qu'une majorité des membres du conseil soient ainsi nommés. Ces personnes choisies par le secteur privé pourraient venir de diverses associations représentant ce secteur, notamment les chambres de commerce de l'Ontario et du Québec, la Fédération maritime du Canada, l'Association des armateurs canadiens et l'Association des exportateurs canadiens.

Notre deuxième recommandation porte donc sur la création d'un conseil d'administration dont la majorité des membres seraient nommés par le secteur privé.

L'Administration aurait besoin de nouvelles libertés lui permettant de fixer un péage et de négocier des accords commerciaux qui ne sont pas limités par les exigences actuelles de la Loi sur la Voie maritime ou de la Loi sur la gestion des finances publiques. Par conséquent, nous proposons dans notre troisième recommandation que la Loi sur la Voie maritime soit modifiée de manière à permettre à l'Administration de fixer un péage et de négocier des accords commerciaux.

Il faut régler le problème de plusieurs coûts imposés à l'Administration de la Voie maritime pour que cette nouvelle société soit viable. Cela comprend notamment les conventions collectives existantes entre l'Administration de la Voie maritime et ses syndicats, qui imposent des coûts considérables et des garanties d'emploi. Nous avons par conséquent des effectifs supplémentaires qui ne sont pas nécessaires.

• 1005

L'Administration de la Voie maritime a considérablement réduit ses effectifs ces dernières années. Toutefois, les coûts ont été absorbés par les usagers des services de fret et, au cours des trois dernières années, cela a représenté environ 3,8 millions de dollars. Elle estime avoir encore 140 années-personnes à éliminer.

À notre avis, en tant qu'actionnaire, c'est au gouvernement fédéral de faire face à ces coûts pour que la nouvelle société puisse prendre le contrôle et avoir de meilleures chances de rentabilité.

[Text]

Another cost imposed upon the current seaway authority that would not be commensurate with the new commercialized seaway corporation is the cost of maintaining the bridges of the Beauharnois Canal, approximately \$3 million a year, which should not be borne by cargo interests.

The last cost imposed on the seaway authority is the large corporation tax, which is, quite frankly, a form of double taxation. It seems bizarre to us that a corporate entity created to charge tolls in order to recover government infrastructure costs and operations in turn has another tax imposed on that that must be recovered through the tolls.

Those three obligations imposed on the current seaway authority need to be removed. So our fourth recommendation is to remove inefficiencies and job guarantees within the existing collective agreements, remove the responsibilities for bridges and the tunnel from the seaway act, and eliminate the large corporation tax on the new seaway authority—or the existing one, for that matter.

The new act will provide the corporation with the necessary freedom to respond to the emerging North American transportation environment. Whether this corporation will be able to raise funds sufficient to finance major maintenance and capital costs—for example, the replacement of lock walls—quite frankly, I don't know. That will depend entirely on the cargoes' ability to pay the tolls and on Canada's competitive world position for cargo interests utilizing the seaway system.

Large increases in tolls may simply drive business investment into the United States and onto the Mississippi system. We already have an example of that where a Canadian steel company invested in a large steel plant in the United States primarily because of the lower electricity costs, which were about 40% less in the United States—another example of a crown corporation that operated on a cost-plus basis and drove business investment out of Canada.

As well, the success of the new corporation will depend in large degree on how the government deals with those imposed costs.

For the sake of expediency, we're now going to move on to pilotage. Paul is going to provide the presentation.

Mr. Paul Kennedy (Director of Marketing, Chamber of Commerce, Thunder Bay Harbour Commission): Thank you for having us here. I am going to get right into this and will try to be as expedient as possible. I'm going to hit only the high points and trust that you will have a chance to look at this later.

Pilotage costs and regulations must be streamlined if the seaway is to thrive. Industry does not impose pilotage services where they are necessary. However, it is concerned with the level of remuneration and the anti-competitive nature of pilotage.

[Translation]

Par ailleurs, l'Administration actuelle de la Voie maritime assume des coûts qui ne seraient pas compatibles avec une nouvelle société commercialisée: mentionnons l'entretien des ponts du canal de Beauharnois, qui s'élève à environ 3 millions de dollars par année et qui ne devrait pas être assumé par les services de fret.

Enfin, l'Administration de la Voie maritime assume le fardeau considérable d'une taxe sur les sociétés qui, en réalité, représente une double taxation. Nous trouvons bizarre qu'une entité créée pour percevoir un droit de passage destiné à rembourser les coûts d'infrastructure et d'exploitation du gouvernement se voie imposer une autre taxe sur le produit du droit de passage.

Il convient donc de supprimer ces trois obligations imposées actuellement à l'Administration de la Voie maritime. Notre quatrième recommandation est donc de supprimer les inefficacités et les garanties d'emploi qui figurent actuellement dans les conventions collectives et de rayer de la Loi sur la Voie maritime les responsabilités relatives aux ponts et au tunnel, et enfin, d'éliminer l'importante taxe imposée à la nouvelle Administration de la Voie maritime, et imposée d'ailleurs également à l'Administration actuelle.

La nouvelle loi offrira à la société la liberté nécessaire pour répondre aux exigences du nouvel environnement des transports en Amérique du Nord. Je l'avoue, je ne sais pas si cette société réussira à recueillir suffisamment de fonds pour financer les grands travaux d'entretien et d'immobilisations, par exemple le remplacement des murs d'écluses, je ne le sais vraiment pas. Cela dépendra de l'argent qu'on pourra recueillir grâce aux droits de passage et également à la position du Canada sur les marchés mondiaux qui a une incidence sur l'utilisation de la Voie maritime.

Si on impose des augmentations de droits de passage considérables, il est possible que les investisseurs préfèrent passer par les États-Unis et le réseau du Mississippi. Nous connaissons déjà l'exemple d'un fabricant d'acier canadien qui a investi dans une grosse aciérie américaine, principalement parce que l'électricité coûte moins cher là-bas, environ 40 p. 100 de moins, un autre exemple d'une société de la Couronne qui, cherchant à fonctionner sur la base du prix coûtant majoré, a forcé des investisseurs à s'expatrier.

De la même façon, le succès de la nouvelle société dépendra dans une large mesure de la façon dont le gouvernement traitera ces coûts imposés.

Pour gagner du temps, nous allons passer tout de suite au pilotage. C'est Paul qui va faire l'exposé.

M. Paul Kennedy (directeur de la commercialisation, Chambre de commerce, Commission du port de Thunder Bay): Merci de nous avoir reçus. Je vais entrer tout de suite dans le vif du succès et être le plus bref possible. J'imagine que vous aurez le temps de lire cette documentation plus tard, je n'en relèverai donc que les points saillants.

Le succès futur de la Voie maritime exige une simplification des coûts et des règlements relatifs au pilotage. L'industrie ne s'oppose pas aux services de pilotage là où ces services sont nécessaires, mais elle s'intéresse toutefois particulièrement à la rémunération et aux aspects anticoncurrence du pilotage.

[Texte]

Importers and exporters using the seaway system pay the price. A typical two-stop, 14-day transit, plus unloading and loading, through the seaway system to Thunder Bay and return costs about \$53,000 in an ocean ship. We are advised that in many cases this charge exceeds the cost of the whole crew for that period.

A Canadian shipowner sailing five vessels in the seaway system in 1994 estimates a \$475,000 saving on pilotage costs if a competitive environment for the provision of this service existed.

The question becomes, how can the Government of Canada so encumber a system that is already struggling and then expect it to survive for the good of all Canadians? Keep in mind that the current pilotage system is federally mandated.

We make recommendations in four areas.

One is governance of the pilotage system in Canada. We think that one pilotage authority could govern pilotage across the country, with the exception of the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes. In that area, we feel pilotage could become the responsibility of the seaway authority, redefined as Mr. Cook spoke of in his presentation on the seaway.

• 1010

We think duly constituted port authorities around the lakes should have the right to determine pilotage requirements within the ports.

About licensing of pilots, pilots are now licensed largely through the companies that provide the pilotage service. We think the licensing of pilotage should be removed from the providers of service and brought under the purview of a third party. Perhaps licensing pilots and granting exemption certificates to Canadian ship masters should become the responsibility of the examiner of mates and masters of the Canadian Coast Guard. There are other bodies out there that have the knowledge to assess what would be a competent pilot.

There should be no limit on the number of licensed pilots. Any qualified individual who can pass the requirements should be entitled to certification. Right now we have a closed shop, and part of the *modus operandi* is to limit the number.

About technology, we see great potential in emerging technology to reduce pilotage requirements on the Great Lakes, particularly differential global positioning systems, which work from satellite. Even if a pilot were required on an ocean boat in the restricted waterways—the rivers, such as the St. Marys River, the locks—just open-water navigation without pilots across the expanses of the Great Lakes, using satellite technology, could save \$5,800 per one-way trip to Thunder Bay. Where technology can provide for a higher degree of safety assurance, we believe it should be employed.

[Traduction]

Ce sont les importateurs et les exportateurs qui utilisent la Voie maritime qui paient ce service. Un transit typique de 14 jours avec deux escales, plus le chargement et le déchargement, qui emprunte la Voie maritime jusqu'à Thunder Bay et retour, coûte environ 53 000\$ pour un transocéanique. On nous dit que très souvent ce droit dépasse le coût de l'ensemble de l'équipage pour la même période.

Un armateur canadien qui avait cinq navires dans la Voie maritime en 1994 considère qu'il pourrait réaliser des économies de 475 000\$ au titre du pilotage si ce service devenait concurrentiel.

Dans ces conditions, comment le gouvernement du Canada peut-il continuer à imposer un tel fardeau à un système qui se débat déjà pour survivre, comment peut-il s'attendre à ce que ce système survive et serve l'ensemble des Canadiens? Souvenez-vous que le système de pilotage actuel est sous contrôle fédéral.

Nous avons des recommandations à quatre égards.

Pour commencer, l'administration du système du pilotage au Canada. Nous pensons qu'une administration du pilotage unique pourrait régir toutes les opérations de pilotage dans tout le pays, à l'exception de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Nous pensons qu'on pourrait confier la responsabilité du pilotage à l'Administration de la Voie maritime et redéfinir cette relation comme M. Cook l'a expliqué dans son exposé sur la Voie maritime.

Nous pensons que des autorités portuaires dûment constituées dans les ports des Grands Lacs devraient avoir le droit de déterminer quelles sont les exigences en matière de pilotage.

Au sujet des brevets de pilote, pour l'instant, ce sont surtout les compagnies qui offrent les services de pilotage qui délivrent les brevets de pilote. Nous pensons que l'administration des brevets de pilotage devrait être confiée à une tierce partie et non plus à ceux qui assurent le service. Peut-être l'examineur des marins et des capitaines de la Garde côtière canadienne pourrait-il assumer la responsabilité des brevets de pilotage et accorder aux capitaines de navires canadiens des certificats d'exemption. Il y a d'autres organismes qui ont les connaissances nécessaires pour déterminer qu'un pilote est compétent ou pas.

On ne devrait pas imposer de limite au nombre de pilotes brevetés. Toute personne qualifiée qui répond aux exigences devrait obtenir son accréditation. À l'heure actuelle, c'est un circuit fermé et le *modus operandi* limite le nombre des élus.

En ce qui concerne la technologie, on assiste actuellement à de grands progrès qui ont le potentiel de réduire les besoins en matière de pilotage dans les Grands Lacs, en particulier les systèmes de positionnement global par satellite. On aurait probablement encore besoin de pilotes lorsqu'un navire océanique pénètre dans des cours d'eau contrôlés, par exemple des rivières comme la St. Marys et les écluses, mais en naviguant dans le reste des Grands Lacs sans pilote, en utilisant la technologie des satellites, on pourrait économiser 5 800\$ pour un aller simple à Thunder Bay. Nous pensons qu'il ne faut pas hésiter pour faire appel à la technologie lorsqu'on peut améliorer la sécurité.

[Text]

About the employment of pilots, which is now within basically closed shops, we think pilots should be allowed to be self-employed, employed by competing pilotage companies, employed by a port authority, or employed by a shipping company, as long as they have reached the level of competence that can be certified by a regulatory agency such as the coast guard.

Finally, pilotage and pilotage companies should be subject to normal competition laws, to see they are not extracting usurious rates for their services.

The Chairman: Thank you, Mr. Kennedy.

Mr. Cook: I've had the opportunity in my twenty years in the port business to have operated under four different port regimes: the National Harbours Board system, an administered port under Ports Canada, a local port corporation, and a harbour commission. I look forward to the opportunity to respond to your questions later on.

My comments today will focus on the need for a high degree of local autonomy for ports to function effectively in today's commercial environment and the need to strengthen the accountability with increased delegated autonomy.

In my view the harbour commission structure has served Canada very well since early in this century. The participation by municipal appointees on the board continues to provide an opportunity for an effective port-municipal relationship while maintaining federal jurisdiction over a harbour.

Harbour commissions have been successful business enterprises without having to rely on federal subsidies or loan forgiveness. Any payments to the federal government in the form of dividends, however, or off-loading of services performed by the coast guard, must take into account each port's financial performance, its viability, and its position in the competitive marketplace.

Today port corporations recognize they are in the transportation business and the need for ports to have autonomy to respond quickly to the competitive challenges has never been higher. The challenges to managing a transportation enterprise in today's global marketplace have never been more demanding.

Canadians today are also demanding a higher level of accountability from government and government-created organizations such as port corporations. Joint federal-municipal appointees to boards, a cap on board members' compensation, and published conflict-of-interest guidelines all contribute to enhancing the accountability of port corporations. But as ports gain more autonomy, in order to respond effectively to commercial demands and to reduce—this is important, in my view—the central agencies' costs associated with controlling and overseeing, accountability principles need to be strengthened.

[Translation]

En ce qui concerne les pilotes qui sont actuellement employés en ateliers fermés, nous pensons qu'on devrait les autoriser à travailler à leur compte, à travailler pour des compagnies de pilotage concurrentes, pour des administrations portuaires ou encore pour des compagnies de navigation, à condition d'avoir la compétence voulue pour être accrédités par un organisme de réglementation comme la Garde côtière.

Enfin, le pilotage et les compagnies de pilotage devraient être régis par la législation sur la concurrence, ce qui les empêcherait de vendre leurs services à des taux usuraires.

Le président: Merci, monsieur Kennedy.

M. Cook: Depuis 20 ans que je travaille dans le secteur des ports, j'ai vu quatre régimes portuaires différents: la Société canadienne des ports, un régime administré par Ports Canada, une société portuaire locale et une commission portuaire. J'aurais plaisir à répondre à vos questions tout à l'heure.

Aujourd'hui, mes observations porteront sur la nécessité d'accorder une plus grande autonomie individuelle aux ports pour leur permettre de fonctionner plus efficacement dans l'environnement commercial actuel. Cela doit s'accompagner d'une plus grande imputabilité et également d'une plus grande délégation de pouvoirs.

À mon avis, la structure des commissions portuaires fonctionne très bien depuis le début du siècle au Canada. La participation des responsables municipaux qui sont nommés à la commission continuent à ménager des relations de travail efficaces entre le port et la municipalité tout en conservant au fédéral sa compétence sur les ports.

Les commissions portuaires sont des entreprises commerciale-viables qui n'ont pas besoin de subsides fédéraux ou d'exonération de remboursement de prêt. Toutefois, les versements au gouvernement fédéral sous forme de dividendes, les services de déchargement assurés par la Garde côtière doivent tenir compte des possibilités financières de chaque port, de sa viabilité et de la position qu'il occupe sur le marché.

Les sociétés portuaires reconnaissent actuellement qu'elles oeuvrent dans le secteur des transports et il est plus que jamais nécessaire de donner aux ports l'autonomie voulue pour leur permettre de relever rapidement les défis auxquels ils se heurtent. Sur la scène commerciale actuelle, l'administration d'une entreprise de transport constitue plus que jamais un défi.

Par ailleurs, les Canadiens demandent de plus en plus de comptes au gouvernement et aux organismes créés par le gouvernement tels que les sociétés portuaires. Des responsables fédéraux et municipaux nommés au sein des commissions, un plafond sur la rémunération des membres des commissions, la publication de directives sur les conflits d'intérêts, voilà des mesures qui, toutes, peuvent contribuer à améliorer l'imputabilité des sociétés portuaires. Mais au fur et à mesure que les ports acquièrent plus d'autonomie, pour répondre plus efficacement aux exigences commerciales et pour réduire, ce qui est important à mon avis, les coûts de contrôle et de supervision des organismes centraux, les principes de cette imputabilité doivent être renforcés.

[Texte]

[Traduction]

• 1015

Accordingly, our recommendations are: one, that Canada's major commercial ports should remain under federal jurisdiction; two, that harbour commissions should assume greater autonomy, either through administrative changes by central agencies or by amending the Harbour Commissions Act; three, that ports that are not local port corporations but that would be financially viable as harbour commissions should be granted harbour commission status; four, the federal government should develop accountability principles for Canadian port authorities similar to those developed for airport authorities; and five, government extraction of funds from port authorities in the form of dividends needs to take into account each port's financial requirements and competitive position.

Our last paper is on the coast guard.

Mr. Kennedy: With regard to the coast guard, we note right up front that the Canadian Coast Guard is a massive undertaking. We understand the government is currently looking at possible commercialization of some aspects. It's a huge task and is ongoing. We do offer these comments. We hope they will be somewhat helpful as this process goes on.

In general, we are suggesting that all coast guard services be examined in detail to eliminate duplication by other agencies within the government in order to determine the lowest cost method of service delivery, including commercialization, and to do this review before the transfer of any costs are made to the private sector. Any costs identified as in the national interest—for example, arctic sovereignty—should not be transferred to the commercial sector, for example on the Great Lakes. As well, all cost recovery should be subject to an environmental and jobs impact analysis.

Previous attempts at coast guard cost recovery, such as Bill C-75, were poorly planned attempts to simply pass on existing costs to the commercial navigation sector with no regard as to whether commercial navigation was in fact the main beneficiary of the services to be charged for.

In terms of recommendations, we are recommending that the number of aids to navigation be reduced by as much as 80% to reflect the current level of technology that has made so many of those aids redundant at this point in time.

We also recommend the sovereignty issue that I just mentioned. If coast guard services are necessary for non-commercial purposes, then they should not be charged to the commercial sector.

We also recommend that the Canadian Coast Guard should embrace and promote the development of 21st century navigation systems wherever possible and that a new ministry of oceans—that's just one name, there may be others—be formed

Nous formulons donc les recommandations suivantes: premièrement, que les principaux ports commerciaux canadiens restent sous la compétence fédérale; deuxièmement, que les commissions portuaires acquièrent une plus grande autonomie, soit grâce à des changements administratifs au sein des organismes centraux, soit par des modifications à la Loi sur les commissions portuaires; troisièmement, que les ports qui ne sont pas des sociétés portuaires locales mais qui pourraient relever de commissions portuaires viables, obtiennent le statut de commissions portuaires; quatrièmement, que le gouvernement fédéral établisse à l'intention des administrations portuaires canadiennes des principes d'imputabilité semblables à ceux qui existent pour les administrations aéroportuaires; enfin, cinquièmement, que le gouvernement, lorsqu'il prélève des fonds auprès des administrations portuaires sous forme de dividendes tienne compte des besoins financiers de chaque port et de leur position commerciale.

Notre dernier document est consacré à la Garde côtière.

M. Kennedy: En ce qui concerne la Garde côtière, nous commençons par observer que la Garde côtière canadienne est une entreprise considérable. Nous savons que le gouvernement étudie actuellement la possibilité d'en commercialiser certains services. C'est une tâche énorme, une tâche continue. Nous formulons les observations suivantes qui, nous l'espérons, pourront vous aider dans vos travaux.

D'une façon générale, nous pensons que tous les services de la Garde côtière devraient être remis en question pour éliminer les doubles emplois avec d'autres organismes du gouvernement et déterminer la façon la plus économique d'assurer les services, y compris la commercialisation, et de passer à cet exercice avant de répercuter certains coûts sur le secteur privé. Aucun des coûts imputés à des services considérés comme étant d'intérêt national, par exemple la souveraineté dans l'Arctique, ne devrait être transféré au secteur commercial, par exemple dans les Grands Lacs. De la même façon, le recouvrement des coûts devrait faire l'objet d'une analyse d'impact sur l'environnement et sur les emplois.

Il y a eu d'autres tentatives pour absorber les coûts de la Garde côtière, par exemple le projet de loi C-75, mais elles ont été mal planifiées et elles se contentaient de répercuter des coûts existants sur le secteur de la navigation commerciale sans se demander si cette même navigation commerciale était vraiment la principale bénéficiaire des services en question.

En ce qui concerne nos recommandations, nous recommandons que les aides à la navigation soient réduits, une réduction qui pourrait aller jusqu'à 80 p. 100 pour tenir compte des technologies nouvelles qui, aujourd'hui, rendent ces aides inutiles.

Nous formulons également une recommandation au sujet de la souveraineté, comme je viens de le dire. Lorsque des services nécessaires de la Garde côtière n'ont pas d'application commerciale, il n'y a pas de raison de les facturer au secteur commercial.

Nous recommandons également que la Garde côtière canadienne favorise et encourage le développement de systèmes de navigation du XXI^e siècle chaque fois que cela est possible et de créer un nouveau ministère des Océans—c'est un nom parmi

[Text]

[Translation]

with a clear mandate to eliminate all duplication of services by existing government departments. That includes where Fisheries and Oceans, the coast guard, and perhaps the military are duplicating services at this point in time.

The opportunity to share services binationally should be explored within the Great Lakes in particular where the U.S. and Canadian coast guards duplicate some services; for example, ship safety inspection. That is an opportunity that will not exist in other areas, but it does exist in the Great Lakes.

Commercialization of all coast guard functions should be exhaustively examined and implemented wherever possible. No charges to commercial navigation should be levied until the lowest cost option is in place, and if that's commercialization, then that's the way it should be. All cost recovery in support of the coast guard should be subject to an environmental and jobs impact analysis.

Those are our recommendations on the coast guard.

I think we would just take any questions you have at this point.

The Chairman: This is one of the most thorough analyses this committee has seen. It addresses the exact references and objectives being examined by us, and we're certainly going to benefit from all your hard work. We appreciate that and we appreciate your submission.

Mr. Hoepfner: I am going to leave a lot of time for the experienced people on this panel. I have just a few questions.

tant d'autres—un ministère qui aurait le mandat d'éliminer tout chevauchement de services au sein des ministères actuels. En effet, à l'heure actuelle, Pêches et Océans, la Garde côtière et peut-être la Défense également ont des services qui se recoupent.

Il faudrait également étudier la possibilité de partager certains services avec d'autres nations, par exemple dans les Grands Lacs où les États-Unis et la Garde côtière canadienne assurent les mêmes services; on pense aux inspections de sécurité des navires. C'est une possibilité qui n'existe pas dans d'autres secteurs mais qui existe dans les Grands Lacs.

Il faudrait envisager très sérieusement de commercialiser toutes les fonctions de la Garde côtière et mettre cette possibilité à exécution partout où cela sera possible. Il ne faudrait pas facturer certains services à la navigation commerciale avant d'avoir identifié l'option la moins coûteuse, et s'il s'agit de la commercialisation, eh bien soit. Le recouvrement des coûts de la Garde côtière devrait être soumis à une analyse de l'impact sur l'environnement et sur les emplois.

Voilà nos recommandations au sujet de la Garde côtière.

Maintenant, je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: C'est une des analyses les plus exhaustives que nous ayons entendues. Elle porte directement sur le sujet de notre étude et nous allons certainement tirer grand profit de votre excellent travail. Nous vous en savons gré de même que de vos exposés.

M. Hoepfner: Je vais laisser les experts de ce groupe poser la majeure partie des questions. Je n'en ai moi-même que quelques-unes.

• 1020

Despite all this authority, almost \$50 million in public funds has been injected to support pilotage in the last 20 years. How was that done?

Mr. Cook: It's done through appropriations. If the pilotage authority has a deficit, then it goes to the federal government and asks for that deficit to be relieved.

Mr. Hoepfner: Is it a corporation that runs the pilots?

Mr. Cook: Yes.

Mr. Hoepfner: That's unbelievable.

Mr. Cook: In Canada—

Mr. Kennedy: It's a crown corporation.

Mr. Cook: —it's a crown corporation and pilots are either civil servants or they have formed their own corporation and the pilotage authority must contract with them for their business. As a result, historically the pilotage authorities lose money and the federal government tops it up.

Mr. Hoepfner: That's all added to my costs for shipping grain.

Mr. Cook: That \$50 million is added to your tax base.

Même si l'Administration existe, au cours des 20 dernières années, près de 50 millions de dollars de fonds publics ont été investis dans les services de pilotage. Comment cela s'est-il fait?

M. Cook: Par des affectations de crédits. Si l'Administration du pilotage enregistre un déficit, elle s'adresse au gouvernement fédéral en lui demandant de le combler.

M. Hoepfner: Est-ce une société qui dirige les pilotes?

M. Cook: Oui.

M. Hoepfner: C'est incroyable.

M. Cook: Au Canada. . .

M. Kennedy: C'est une société d'État.

M. Cook: . . . c'est une société d'État et les pilotes sont des fonctionnaires ou bien ils se constituent en société et l'Administration du pilotage les engage par contrat. En conséquence, depuis toujours, les administrations de pilotage perdent de l'argent et c'est le gouvernement fédéral qui comble le déficit.

M. Hoepfner: Et tout cela s'ajoute à mes frais d'expédition du grain.

M. Cook: Ces 50 millions de dollars s'ajoutent à votre assiette fiscale.

[Texte]

Mr. Hoepfner: What about costs for coast guard services in the Arctic necessary for the purposes of sovereignty being considered removable from commercial navigation? Do you know what kinds of costs are put on the seaway from coast guard costs up north?

Mr. Cook: There are none right now, but we understand that the federal government, through the Marine Advisory Board, is looking at commercialization of some aspects of the coast guard services and ultimately perhaps some form of user fee.

We're saying that the costs associated with arctic sovereignty should not be recovered from the Great Lakes or the Atlantic coast or the Pacific coast. That is a sovereignty issue, not a commercial one.

It is a lot of money.

Mr. Hoepfner: I'm reading under the pilotage that \$2.50 per tonne is the cost. Do you have figures to back that up?

Mr. Kennedy: That would be the top cost of a pilot on an ocean boat coming to Thunder Bay to load cargo and exit from the system. If that boat took 20,000 tonnes of grain and the pilotage charges are \$53,000, then that works out to approximately \$2.50 per tonne. Obviously, if that ship has brought another cargo into the lakes and offloaded part of it somewhere else, then the per-tonne charge starts getting split over two cargoes, so it could be less. The maximum is around \$2.50.

Mr. Hoepfner: If a ship comes in empty, that's what they're talking about.

Mr. Kennedy: Yes.

Mr. Hoepfner: Who passed Bill C-75?

Mr. Kennedy: It was never passed. It was argued exhaustively and then not proceeded with.

Mr. Hoepfner: So these Liberals could proceed with that again, could they?

Mr. Jordan: Don't blame that on us.

A voice: Somebody throw some cold water on Iain. I think he just fainted.

The Chairman: The reference was to Iain Angus—correct?

It's not hard to see that, as each day goes by and each city goes by as we're on the road, the opinions of this committee and its members are starting to gel. It's going to be wonderful.

Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Cook and Mr. Kennedy. In the first part of the submission, I thought we were revisiting the seaway report in your submissions and your suggestions.

I had hoped that the committee would hear more about the Port of Thunder Bay and the Thunder Bay Harbour Commission, in as much as one of the mandates is to review the administrative structure of all ports and harbours in Canada to see if the current administrative structure, which is four administrative structures, can be combined into something less cumbersome and less expensive administratively.

[Traduction]

M. Hoepfner: Et qu'en est-il des frais des services de la Garde côtière dans l'Arctique, nécessaires pour préserver notre souveraineté, que l'on envisage de recouvrer auprès de sociétés de navigation commerciale? Savez-vous dans quelle mesure la Garde côtière récupère dans la Voie maritime une partie des dépenses qui est affectée à ces services dans le Nord?

M. Cook: Les services de la Garde côtière ne sont pas payants à l'heure actuelle, mais d'après nos renseignements, le gouvernement fédéral envisage, par l'entremise du Conseil consultatif du transport maritime, de commercialiser certains éléments des services de la Garde côtière et d'en arriver en dernier ressort au principe du paiement par l'utilisateur.

À notre avis, les frais assumés pour la protection de notre souveraineté dans l'Arctique ne devraient pas être recouverts dans les Grands Lacs ou sur les côtes Atlantique ou Pacifique. Il s'agit d'une question de souveraineté et non d'une question d'ordre commercial.

Cela représente beaucoup d'argent.

M. Hoepfner: Sous la rubrique du pilotage, je vois que cela coûte 2,50\$ la tonne. Avez-vous des données pour étayer ce chiffre?

M. Kennedy: Il doit s'agir du coût maximum de pilotage pour un navire océanique qui entre au port de Thunder Bay pour embarquer des marchandises et sortir du système. Si ce navire a embarqué 20 000 tonnes de céréales et que les frais de pilotage s'élèvent à 53 000\$, cela équivaut plus ou moins à 2,50\$ la tonne. De toute évidence, si ce navire est arrivé dans les Grands Lacs avec un autre chargement qu'il a débarqué ailleurs, le prix à la tonne est réparti entre les deux cargaisons, et il sera donc moindre. Le coût de 2,50\$ représente un maximum.

M. Hoepfner: Si un navire arrive à vide, c'est cela dont on parle.

M. Kennedy: En effet.

M. Hoepfner: Qui a adopté le projet de loi C-75?

M. Kennedy: Il n'a jamais été adopté. On en a discuté longuement, mais aucune suite n'y a été donnée.

M. Hoepfner: Les Libéraux pourraient donc remettre la question sur le tapis, n'est-ce pas?

M. Jordan: Ne nous mettez pas cela sur le dos.

Une voix: Quelqu'un peut-il verser un peu d'eau froide sur Iain? Je pense qu'il vient de s'évanouir.

Le président: Vous voulez parler de Iain Angus, n'est-ce pas?

Il n'est pas difficile de voir que, à mesure que les jours passent et que nous visitons une nouvelle ville, les opinions du Comité et de ses membres commencent à prendre tournure. Cela va être formidable.

Monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Merci, monsieur Cook et monsieur Kennedy. Au cours de la première partie de votre exposé, j'avais l'impression, à entendre vos recommandations et vos suggestions, d'être en train de relire le rapport sur la Voie maritime.

J'espérais que le Comité en apprendrait davantage au sujet du port et de la Commission du port de Thunder Bay, puisque nous avons entre autres pour mandat d'examiner la structure administrative de tous les ports et havres du Canada pour voir s'il est possible de regrouper les quatre structures administratives qui composent le système actuel pour en arriver à une structure moins fastidieuse et moins onéreuse.

[Text]

[Translation]

We heard yesterday and in the previous week that most of the harbour commissions had combined their thoughts before these submissions to this committee in order to bring their thoughts together and have some semblance of a joint submission from all harbour commissions. From the last portion of your submission, I would assume that's correct, that you've consulted with a good portion of the nine harbour commissions in Canada before making your report this morning. Is that correct?

Hier et la semaine précédente, les témoins nous ont dit que la plupart des commissions portuaires se sont entendues avant de témoigner devant notre Comité de façon à faire front commun en présentant leurs opinions. Si j'en juge par la dernière partie de votre exposé, je suppose que c'est exact et que vous avez effectivement consulté une bonne partie des neuf commissions portuaires du Canada avant de préparer votre mémoire ce matin. Est-ce exact?

• 1025

Mr. Cook: That's correct. We have had several meetings with the harbour commissions. Unfortunately, events came on fast and we were not able to finalize a joint presentation.

M. Cook: C'est exact. Nous avons eu plusieurs réunions avec les commissions portuaires. Malheureusement, nous avons été pris par le temps et il nous a été impossible de préparer en version définitive un mémoire conjoint.

Mr. Comuzzi: What we've been hearing through the port corporations and the harbour commissions is that fundamentally everything seems to be running okay; we may have some problems with the longshoremen, but we have pretty good labour relations and nothing has to be done in that area. Yes, we have some problems with excessive charges by pilots, but it seems to be running smoothly and nothing has to be done that way. We heard this yesterday: we really like the status quo, with a few remedies here and there to enhance the system. I gathered that from your report today: you like the system of harbour commissions, you like the system of port authorities.

M. Comuzzi: Les représentants des sociétés portuaires et des commissions portuaires qui ont comparu nous ont dit que pour l'essentiel, tout va assez bien; il y a peut-être quelques problèmes avec les débardeurs, mais en général nos relations ouvrières avec eux sont assez bonnes et aucune nouvelle mesure n'est nécessaire dans ce domaine. Ils nous ont dit que les frais excessifs perçus par les pilotes posaient effectivement problème, mais les choses semblent aller plutôt bien et aucune mesure ne s'impose vraiment. Nos témoins d'hier nous ont dit que la situation actuelle leur convient parfaitement, mis à part quelques petits correctifs ici et là pour améliorer le système. C'est ce que je déduis de votre exposé d'aujourd'hui: vous approuvez le système des commissions portuaires et des administrations portuaires.

Is that a fair assumption?

Ai-je bien interpréter vos propos?

Mr. Cook: I think so. I've worked under the four systems, and I certainly prefer the harbour commission system, which I've worked in. I think the harbour commission systems work very well, and they are a lower-cost alternative to the Ports Canada system, for a variety of reasons. So I much prefer that particular system, and it's a system I would recommend for ports. I have said that to my colleagues in the ports.

M. Cook: Je pense que oui. J'ai travaillé pour les quatre systèmes et je préfère de loin celui des commissions portuaires. Le système des commissions portuaires fonctionne très bien et cela représente une solution de rechange moins onéreuse au système de Ports Canada, et ce pour diverses raisons. C'est pourquoi je préfère de loin ce système que je recommande d'appliquer aux ports du Canada. Je l'ai déjà dit à mes collègues dans les ports.

Mr. Comuzzi: But things aren't fundamentally okay in the marine transportation sector of this country. We can no longer afford certain elements that have been built up over the last 25 years as we look at the ability to compete globally and to get our product to market. As Jake said, today it costs as much to transport a tonne of grain as the farmer receives. In fact, today it may cost more to transport a tonne of grain than the farmer receives for growing it.

M. Comuzzi: Toutefois, la situation n'est pas vraiment idéale dans le secteur du transport maritime au Canada. Nous ne pouvons plus nous permettre certaines structures mises en place au cours des 25 dernières années si nous voulons vraiment être concurrentiels sur le marché international et livrer nos produits sur les marchés. Comme l'a dit Jake, le prix actuel de transport d'une tonne de céréales est l'équivalent de celui que touche l'agriculteur. En fait, le transport d'une tonne de céréales coûte peut-être même aujourd'hui plus cher que le prix à la ferme.

That system can't exist. There have to be fundamental changes so the producer receives the majority of the wealth that's created by growing that tonne of wheat. We don't seem to be making the proper moves to guarantee the producer is given his just return.

Ce système n'est pas viable. Il faut le modifier fondamentalement pour permettre au producteur de toucher un maximum pour la tonne de blé qu'il cultive. Nous ne prenons apparemment pas les mesures qui s'imposent pour garantir un rendement mérité au producteur.

As a result, when we hear that ports and harbours are happy with the situation, I don't think this committee is happy to hear that. We have to make some substantial changes in marine transportation policy in this country. I'm asking you, Mr. Cook and Mr. Kennedy, what you would consider would be the right way to go. What is the right policy to ensure the farmer gets his return out of that tonne of grain?

En conséquence, le comité ne se réjouit pas d'entendre les responsables des ports et des havres lui dire qu'ils sont satisfaits de la situation actuelle. Il faut apporter des changements fondamentaux à notre politique en matière de transport maritime. Quelle est la bonne voie à suivre selon vous, monsieur Cook et monsieur Kennedy? Quelle politique faut-il adopter pour s'assurer que l'agriculteur touche ce qui lui revient sur la tonne de céréales qu'il cultive.

[Texte]

Mr. Cook: Let me say, first of all, we clearly recognize the problem the western producers have. Indeed, with the changes in the WGTA, we're quite concerned about the volume of grain moving through this port. As a result of that, next week we are hosting a workshop on port inefficiencies, in which we're bringing the railways, the grain elevator companies, all the unions, government agencies, together to try to identify what are the inefficiencies in the rail-port-ship interface in the port of Thunder Bay and how we can make it more efficient, to reduce costs.

If I understand you correctly, though, what you're looking for as well is a response to the four or five different port systems we have in this country. I didn't deal with that specifically in the paper, but I will now.

I believe the harbour commission system is the best because it is the lowest-cost system. It is also the one that does not require government subsidies and in the past hasn't had any loan forgiveness, so far as I am aware.

• 1030

So it strikes me that if the government is looking at getting out of providing operations—this is what I hear from the minister—and is looking at commercialization of so-called government or publicly provided facilities, harbour commissions, like the airport authorities that are being developed, are a good structure for ports. I personally don't quite see the need for strong centralized agencies such as Ports Canada being involved in the day-to-day management of port corporations. I just don't see that.

The Chairman: We got a summary of Canada ports policy this morning. There's a pretty thorough examination of the harbour commission, its structures, and so on in the rest of the document.

Mr. Hubbard (Miramichi): Just to clarify, the idea of some \$50,000... you call it pilotage fees, but is it not pilotage and tolls? Just for pilotage to bring a ship from the entrance of the St. Lawrence to the port of Thunder Bay... and back? So you're talking about some \$20,000 in each direction.

Mr. Chairman, that's a much higher figure than we've heard in the past. Could we ask the researcher?

The Chairman: Maybe our researcher can fill you in a little.

Go ahead.

Mr. David Cuthbertson (Committee Researcher): There is a pilot in each area. They're talking about the Gulf of St. Lawrence right up to Thunder Bay. In some other cases we were giving the costs for, say, the Great Lakes, or we were giving the costs for the river.

The Chairman: But just for a piece between Montreal and Quebec City, six hours; not four days, from the river to Thunder Bay.

[Traduction]

M. Cook: Je voudrais dire tout d'abord que nous sommes parfaitement conscients du problème auquel se heurtent les producteurs de l'Ouest. En fait, à la suite des modifications proposées à LTGO, nous craignons que le volume de céréales qui transite par notre port ne diminue. En conséquence, la semaine prochaine, nous organisons un atelier sur les problèmes portuaires, auquel nous invitons les sociétés ferroviaires, les exploitants de silos à grain, tous les syndicats, les organismes gouvernementaux, pour essayer ensemble de mettre le doigt sur les lacunes de l'interface chemin de fer-port-navire dans le port de Thunder Bay et de trouver une façon de le rendre plus efficace, de réduire les dépenses.

Si j'ai bien compris votre question, toutefois, vous souhaitez également trouver une solution pour remplacer les quatre ou cinq systèmes portuaires différents qui existent dans notre pays. Je n'ai pas traité de cette question précise dans le mémoire, mais je vais vous répondre.

À mon avis c'est le système des commissions portuaires qui est le meilleur car c'est celui qui coûte le moins cher. C'est également celui qui n'exige pas de subvention gouvernementale et qui, à ma connaissance, par le passé, n'a jamais fait l'objet d'une remise de dette.

Je suis convaincu que si le gouvernement envisage de se retirer de certains services—c'est du moins ce que semble dire le ministre—et de commercialiser les prétendues installations gouvernementales ou financées par le secteur public, les commissions portuaires représentent une bonne structure pour les ports, au même titre que les administrations aéroportuaires qu'on est entrain de créer. Pour ma part, je pense qu'il est inutile que d'importants organismes centralisés comme Ports Canada participent à la gestion courante des sociétés portuaires. Je n'en vois pas l'intérêt.

Le président: Nous avons reçu ce matin un résumé de la politique portuaire du Canada. Il se trouve dans ce document un examen assez approfondi de la Commission portuaire, de ses structures, etc.

M. Hubbard (Miramichi): Un simple éclaircissement. Ce montant de 50 000 dollars... vous parlez des frais de pilotage, mais n'englobent-ils pas également les péages? Cela représente simplement les frais de pilotage pour guider un navire depuis l'embouchure du St-Laurent jusqu'à Thunder Bay et retour? Cela veut donc dire à peu près 20 000 dollars dans chaque sens.

Le président ce chiffre est beaucoup plus élevé que celui qu'on nous a fourni par le passé. L'attaché de recherche peut-il nous dire ce qu'il en est?

Le président: Notre chercheur pourra peut-être vous informer davantage.

Allez-y.

M. David Cuthbertson (attaché de recherche du comité): Il y a un pilote dans chaque région. La région visée va du golfe du St-Laurent jusqu'au port de Thunder Bay. Dans d'autres cas, on nous a fourni les coûts disons pour les Grands lacs ou uniquement pour le fleuve.

Le président: Mais uniquement pour un voyage entre Montréal et Québec, soit six heures; on ne parle pas de quatre jours, depuis l'embouchure jusqu'à Thunder Bay.

[Text]

Mr. Hubbard: That is a large cost per tonne, and it is certainly much more than I had. . .

The second point I'd like to draw out of this is that you seem to indicate the Financial Administration Act is a very important part of any recommendation you would make about the future port organizations. Do you believe the harbour commissions themselves should fall under the Financial Administration Act in their relationships with government?

Mr. Cook: Absolutely not. If you really want a commercial entity running, whether it's an airport or a seaport, it shouldn't come out of the Financial Administration Act. First of all, it imposes cost burdens on that entity that would not otherwise exist, in terms of reporting. It allows for central agencies constantly to try to reassert control over what you are trying to accomplish. We do not come under the Financial Administration Act right now, and I would not like to see that happen.

Mr. Hubbard: I have some difficulty with that.

The other point I'm gleaning from your presentation. . . we might say in Canada we have four separate marine areas, if you talk about the north and Churchill, which is a national objective. We have our west coast and our east coast, and then of course the Great Lakes—St. Lawrence Seaway. Would it be possible, in your thinking about this, that we would have four separate marine districts or areas in this country, each of them with a bit of difference in how they're administered and how the costs are reflected?

Could the Great Lakes—St. Lawrence Seaway, for example, have its own type of coast guard? Quite often when we talk about coast guard, we think of the coast as a formation. But in the Great Lakes system, we hear the recreational people and so forth also have demands for navigational aids and coast guard work. Could we look at that, as a committee, in terms of four separate areas that might have their own objectives and their own methods of operation?

A witness: I'm not sure about that. First of all, let us deal with the recreational user on the Great Lakes and the coast guard service. The federal government is in negotiations with the Province of Ontario in that regard and is looking at a licensing program. The reason the province is involved in the licensing program is of course that it uses its vehicle registration process as part of that. I would anticipate there will be some cost recovery through that process.

In terms of the coast guard, I think what we have to be concerned about is regional equity. If there's going to be a cost recovery and if there are going to be different policies for different regions, there's going to be a lot of concern about whether one region is being treated equitably with another vis-à-vis the industries and the cargo interests in that region.

So I'm not sure whether that's viable. I really haven't thought of it from that point of view.

[Translation]

M. Hubbard: Cela coûte très cher à la tonne, et c'est en tout cas beaucoup plus que je. . .

Par ailleurs, vous semblez dire que la Loi sur la gestion des finances publiques constitue un élément très important de toute recommandation que vous formulerez au sujet des organisations portuaires futures. À votre avis, les commissions portuaires devraient-elles être assujetties à cette Loi dans leurs rapports avec le gouvernement?

M. Cook: Absolument pas. Si vous voulez vraiment qu'une entité commerciale tourne, qu'il s'agisse d'un aéroport ou d'un port maritime, il ne faut pas l'assujettir aux dispositions de la Loi sur la gestion des finances publiques. Tout d'abord, cela impose un fardeau financier à l'entité qui n'existerait pas autrement, pour préparer les rapports nécessaires. Cela permet aux organismes centraux d'essayer continuellement d'avoir la haute main sur les mesures que vous essayez de prendre. Nous ne relevons pas à l'heure actuelle de la Loi sur la gestion des finances publiques et ce n'est certes pas une chose que je recommanderais.

M. Hubbard: J'ai dû mal à comprendre.

L'autre chose que je déduis de votre exposé. . . nous pourrions dire qu'il existe au Canada quatre secteurs maritimes distincts, si on tient compte du Nord et de Churchill, ce qui représente un objectif national. Il y a la côte ouest et la côte est et évidemment le réseau des Grands lacs et de la Voie maritime du St-Laurent. Serait-il possible, si vous avez réfléchi à la question, d'avoir quatre districts ou régions maritimes distincts dans notre pays, chacun étant géré de façon un peu différente et ayant une structure de coûts différente.

La région des Grands lacs et de la Voie maritime du St-Laurent, par exemple, pourrait-elle avoir son propre service de Garde côtière? Souvent lorsqu'on parle de la Garde côtière, nous pensons à l'organisme proprement dit. Toutefois, dans le réseau des Grands lacs, on nous dit que les plaisanciers et d'autres ont également besoin des services de Garde côtière et d'aide à la navigation. Notre Comité pourrait-il envisager la création de quatre régions distinctes ayant chacune ses objectifs et son mode de fonctionnement propre?

Un témoin: Je n'en sais rien. Tout d'abord, voyons ce qu'il en est pour les plaisanciers qui naviguent dans les Grands lacs et les services de Garde côtière. Le gouvernement fédéral négocie actuellement avec la province de l'Ontario dans ce domaine et il envisage un programme de délivrance de permis. Si la province participe à ce programme, c'est évidemment parce qu'elle utilise dans ce contexte son système d'enregistrement des véhicules. Je suppose que cela lui permettra de recouvrer une partie de ses frais.

• 1035

Au sujet de la Garde côtière, ce dont il faut se préoccuper, c'est de l'équité entre les régions. S'il doit y avoir un recouvrement des coûts et que la politique diffère d'une région à l'autre, on voudra certainement que toutes les régions soient traitées sur le même pied, par rapport aux industries et aux transporteurs de la région.

Je ne suis donc pas convaincu que c'est viable. Je n'y avais vraiment pas pensé de ce point de vue là.

[Texte]

You're from the Miramichi, if my memory serves me correctly. It would be difficult for the Miramichi and the Baie des Chaleurs to support some of those costs if it all had to be extracted from those cargo interests.

So I'm not quite sure how it would work. I think there would be too many winners and losers.

Mr. Hubbard: What I was thinking, Mr. Cook, is that in terms of the possibility of a department of oceans being set up—and I'm not sure how a department of oceans would reflect on the Great Lakes and the St. Lawrence system—I think we have to reflect on how the St. Lawrence and Great Lakes system might operate if the department of oceans ties in the coast guard as well as the Department of Fisheries, which has responsibilities on both coasts.

Mr. Cook: Yes, that's a very valid observation.

Mr. Comuzzi: Usually at submissions by the harbours and the ports we've had the opportunity to hear from the appointed members, two of those appointed by the government, with the exception of today. Is there any reason for that?

Mr. Cook: There are three commissioners in the audience today. They will be at the luncheon today and will have an opportunity to speak with the MPs.

Mr. Comuzzi: Mr. Cook, there's a reason for that preamble. I hesitate to bring up the next point, but it's something we have to bring out in this committee.

We had Mr. Arnie Masters from the Canada Ports Corporation before the committee at the outset of the hearings. We heard about some rather substantial abuses to the role Mr. Masters has played with respect to his honorarium and his per diem plus rather elaborate expense accounts. We've also heard about some other commissions that perhaps were not treating the public purse as prudently as they possibly could. To remove this perception, I wonder if you would be kind enough to advise the committee as to what the basis of remuneration for your commissioners is and what the policy with respect to national travel and international travel and expense reporting is.

Mr. Cook: Sure. The issue is one of accountability. If you turn to the pink pages, you'll see I address that issue on page 3. I agree that accountability, especially for politically appointed boards, is very important. I think the federal government has addressed that issue very well in its principles for board members of airport authorities. I've suggested that in addition to the constraints we already have on our commission. . . I'm sorry, I don't have the exact figures with me. Our members get a per diem, and there is a cap on our members so—

Mr. Comuzzi: Would you explain what that is, please?

Mr. Cook: I think it's about \$6,500 for the chairman and about \$4,500 for a member, but I can get the exact figures.

Mr. Comuzzi: No, that's all right. That's an honorarium. Is there a per diem over and above that?

[Traduction]

Vous êtes de la région de la Miramichi, si je ne m'abuse. Il serait difficile pour cette région et celle de la Baie des Chaleurs d'assumer certains de ces coûts, s'ils devaient tous être imposés à ces compagnies maritimes.

Je ne vois pas très bien comment cela fonctionnerait. Je parie qu'il y aurait beaucoup trop de gagnants et de perdants.

M. Hubbard: Monsieur Cook, je pensais à l'éventualité de la mise sur pied d'un ministère des océans. Je ne vois pas très bien comment un ministère des océans s'occuperait des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Il faut se demander comment le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime serait administré si le ministère des océans prend en charge la Garde côtière ainsi que le ministère des Pêches, qui a la responsabilité de nos deux littoraux.

M. Cook: En effet, c'est une observation très valable.

M. Comuzzi: Habituellement, lorsque les ports et les havres comparaissent, nous avons l'occasion d'entendre les membres nommés, dont deux sont nommés par le gouvernement. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Pourquoi?

M. Cook: Trois des commissaires sont dans l'auditoire aujourd'hui. Il y aura un déjeuner pendant lequel ils auront l'occasion de s'entretenir avec les députés.

M. Comuzzi: Monsieur Cook, il y a une raison à cette introduction. J'hésite à le faire, mais c'est une question qui doit être soulevée au comité.

Au début de nos audiences, nous avons reçu M. Arnie Masters, de Ports Canada. Il y a eu des allégations à son sujet, particulièrement en ce qui touche ses honoraires et son indemnité journalière, sans parler d'un compte de dépenses assez chargé. Nous avons également entendu parler d'autres commissions qui ne traitaient peut-être pas les deniers publics aussi honnêtement qu'il le faudrait. Pour dissiper ces soupçons, pourriez-vous dire au comité comment vos commissaires sont rémunérés et quelles sont les règles en matière de déplacements et des notes de frais au Canada et à l'étranger.

M. Cook: Volontiers. C'est une question de responsabilité. Si vous vous reportez aux pages roses, vous verrez que je parle de cette question à la page 3. La question de la responsabilité est très importante, particulièrement pour les commissions composées par suite de nominations politiques. Je crois que le gouvernement fédéral a bien traité de cette question dans les directives qu'il a émises à l'intention des directeurs des administrations aéroportuaires. J'ai suggéré qu'en plus des contraintes déjà imposées à notre commission. . . Je m'excuse, je n'ai pas les chiffres exacts sous les yeux. Nos membres reçoivent une indemnité journalière assujettie à un plafond de leurs. . .

M. Comuzzi: Pourriez-vous m'expliquer ce que c'est, s'il vous plaît?

M. Cook: Je crois que c'est 6 500\$ pour le président et environ 4 500\$ pour les membres. Je peux vous donner des chiffres précis.

M. Comuzzi: Non, ça va. C'est un honoraire. Est-ce qu'une indemnité journalière s'y ajoute?

[Text]

[Translation]

• 1040

Mr. Cook: No. That's an absolute maximum. It doesn't matter how many meetings we have. That's true of all harbour commissions, with the exception of Hamilton. It's under a different act. I'm not sure how that—

Mr. Comuzzi: Hamilton has always been different.

Mr. Cook: Yes. But it has worked very well since 1917, or whatever the date of the act was.

The Chairman: Hamilton is always very successful, too.

Mr. Cook: Your other question dealt with specific travel of our board members and our policy.

First, our board is both municipal and federal appointees, which also helps in terms of accountability. Our board members travel if approved by the board. That's probably about all I can say about that, unless there's something else you want me to address.

Mr. Hoepfner: You're talking about a seminar or a conference on your problems, with grain handling or whatever. Why don't you invite some specific farmers? I hear you talking of pools. You're not going to get feedback from those people. I would love to see you get some people from the west who are really involved with agriculture.

Mr. Kennedy: We have people already registered to attend. Owen McAuley, a well-known Manitoba farmer, is in fact speaking.

Mr. Hoepfner: How about Jim Pallister?

Mr. Kennedy: Jim is not, but other members of the Western Canada Wheat Growers Association have expressed an interest in coming. We expect some of their policy people, as well as a couple of their farmer members.

Mr. Hoepfner: I appreciate that.

The Chairman: Mr. Cook and Mr. Kennedy, thanks very much for your submission to the committee. We appreciate all the work you've done for us.

Mr. Cook: It has been our pleasure.

The Chairman: Next to come to the table are representatives of the Port of Duluth and American Great Lakes Ports. Davis Helberg is the Executive Director of the Seaway Port Authority of Duluth.

Mr. Davis Helberg (Executive Director, Seaway Port Authority of Duluth): Good morning, members of the committee.

Mr. Comuzzi, it's particularly a pleasure to see you again.

I thank you for this opportunity to appear before the committee. We also wish to commend and thank the committee for holding a hearing on these matters of urgent importance to all of us in the Great Lakes in this great port of Thunder Bay.

M. Cook: Non. C'est un maximum absolu, peu importe le nombre de séances que nous tenons. C'est le cas pour toutes les commissions portuaires, à l'exception de Hamilton. Celle-là relève d'une loi différente. Je ne sais pas très bien comment cela. . .

M. Comuzzi: Hamilton se distingue toujours.

M. Cook: Oui. Mais tout a toujours très bien fonctionné depuis 1917, ou depuis l'entrée en vigueur de la loi.

Le président: Hamilton a toujours été prospère, aussi.

M. Cook: Votre autre question portait sur nos règles relatives aux déplacements et aux notes de train des membres de notre commission.

Tout d'abord, notre commission est composée de gens nommés par les municipalités et le gouvernement fédéral. Cela contribue également à leur responsabilisation. Les membres ne voyagent qu'avec l'approbation de la commission. C'est probablement tout ce que je peux dire à moins que vous ayez une autre question à me poser.

M. Hoepfner: Vous parlez d'organiser un séminaire ou une conférence pour discuter de vos problèmes concernant la manutention du grain, je crois. Pourquoi ne pas inviter des agriculteurs? Vous avez parlé des syndicats céréaliers. Vous n'aurez pas de réaction de ces gens-là. J'aimerais vraiment que vous parliez à des gens de l'Ouest qui s'adonnent vraiment à l'agriculture.

M. Kennedy: Il y en a déjà qui sont inscrits. Owen McAuley, un agriculteur manitobain bien connu, va d'ailleurs prononcer une allocution.

M. Hoepfner: Et Jim Pallister?

M. Kennedy: Non, pas Jim, mais d'autres membres de la Western Canadian Wheat Growers Association ont manifesté leur intention de venir. Nous nous attendons à accueillir des responsables de l'élaboration de la politique de cette association, ainsi que quelques-uns de leurs membres agriculteurs.

M. Hoepfner: Je le comprends.

Le président: Monsieur Cook, monsieur Kennedy, merci beaucoup pour votre exposé au comité. Nous apprécions tout le travail que vous avez fait pour nous.

M. Cook: C'était un plaisir pour nous.

Le président: Nos prochains témoins sont des représentants du port Duluth et des ports américains des Grands Lacs. Davis Helberg est directeur exécutif de l'administration portuaire de Duluth, sur le Voie maritime.

M. Davis Helberg (directeur exécutif, Seaway Port Authority of Duluth): Bonjour, mesdames et messieurs les membres du comité.

Je suis particulièrement ravi de vous revoir, monsieur Comuzzi.

Je vous remercie de cette occasion de comparaître devant le comité. Nous tenons également à féliciter le comité et à le remercier de tenir une audience sur ces questions qui sont urgentes pour nous tous, dans le grand port de Thunder Bay sur les Grands Lacs.

[Texte]

I have submitted a written report for the record. I will attempt to give a verbal summary of some of those remarks. I of course look forward to trying to answer any questions you may have in a few moments.

As you indicated, my name is Davis Helberg. I'm the executive director of the Seaway Port Authority of Duluth, Minnesota. My presentation and my comments here today are on behalf of the Port of Duluth, as well as on behalf of the American Great Lakes Ports. The AGLP, as we call it, is comprised of 14 public port authorities on the United States side of our binational system. We're also members of the International Association of Great Lakes Ports, which I should also point out is part of the Chamber of Maritime Commerce.

Compared with the interesting and sometimes provocative and thoroughly researched statement just submitted and discussed regarding Thunder Bay and its own points of view, I have a feeling that my own presentation probably has even less consistency and solid material than the oatmeal I enjoyed for breakfast here in the hotel.

I want to point out, with respect, as well, that I am sensitive, I would like to think, living as close as I do and as I have all of my life to the Canadian border and to this great city. . . I hope that nothing I may say here today will be seen as being presumptive, coming from a non-Canadian, in terms of how this great country operates its own government and its own systems.

• 1045

Of the four principal components, as I understand them, at least of this committee's assignments, it's interesting to me, as somebody observed earlier, that many seem to be coming rather directly, or at the very least indirectly, related to the so-called Comuzzi report, as it has become widely known, at least on our side of the border.

For the record, I want to say just one more time, as I also have in both written and verbal forms earlier, than our board and our Great Lakes ports are highly appreciative of the hard work and the interesting recommendations that came from the Comuzzi report in December. Many of these recommendations we wholly endorse.

We have a couple of issues that border on the ancient, at least in terms of my own lifetime. Even though they might not be specifically addressed by others or even here today, using this opportunity I feel the need to touch on a couple of those long-important issues critical to the viability of our system.

One has to do with the size of our lockage system and the other has to do with seasonality.

For many years when people have asked me why we have failed to grow commensurately with the tidewater ports in North America, why we have not continued to be able to enjoy the high tonnage volumes that we experienced in the late 1970s and early 1980s, my responses have been threefold: size, seasonality, and cost.

Just so we won't overlook those first two elements as you proceed with your deliberations, I want to touch just briefly on them.

[Traduction]

Pour les besoins du compte rendu, j'ai préparé un mémoire écrit. Je vais tenter de vous le résumer. Je serais bien entendu ravi de répondre à vos questions dans quelques minutes.

Comme vous l'avez dit, je m'appelle Davis Helberg. Je suis le directeur exécutif de l'administration portuaire de Duluth, au Minnesota. Je présente cet exposé au nom du port de Duluth et de la American Great Lakes Ports. Cette association regroupe 14 administrations portuaires publiques du côté américain de notre réseau binational. Nous sommes également membres de la International Association Great Lakes Ports qui, je le signale, fait partie de la Chambre de commerce maritime.

Après avoir entendu les déclarations intéressantes, parfois provocantes et ayant fait l'objet de recherches approfondies, qui viennent d'être présentées au sujet de Thunder Bay et de son point de vue, j'ai l'impression que mon exposé a autant de consistance et est aussi substantiel que le gruau qu'on m'a servi ce matin à l'hôtel.

Je tiens à vous signaler respectueusement que parce que je vis si près de la frontière canadienne et de cette grande ville, je suis très sensible à la chose canadienne. J'espère qu'aucune de mes paroles ne vous semblera présomptueuse de la part d'un non-Canadien, lorsqu'il s'agira de la façon dont ce grand pays est gouverné et organisé.

Comme quelqu'un l'a dit plus tôt, je trouve intéressant que des quatre principaux éléments de la tâche de votre comité, la plupart découlent directement, ou au moins indirectement, du rapport Comuzzi, comme on l'appelle fréquemment, du moins de notre côté de la frontière.

Je tiens à répéter encore une fois, comme je l'ai fait par écrit et oralement en d'autres occasions, que notre conseil et nos ports des Grands Lacs apprécient beaucoup tout le travail qui a été consacré à la préparation du rapport Comuzzi en décembre, ainsi que ses intéressantes recommandations. Nombre de ces recommandations reçoivent chez nous un appui sans réserve.

Nous avons quelques questions qui remontent à très longtemps, du moins si je tiens compte de mon âge. Peut-être que personne d'autre n'en parlera, mais je vais saisir cette occasion pour mentionner certaines de ces questions qui sont depuis longtemps cruciales pour la viabilité de notre réseau.

Il y a tout d'abord la taille de notre réseau d'écluses et, ensuite, le caractère saisonnier de nos activités.

Depuis des années, lorsqu'on me demande pourquoi notre croissance n'a pas suivi celle des ports de marée d'Amérique du Nord, pourquoi nous n'avons pas les mêmes volumes d'affaires que dans les années 1970 et au début des années 1980, je dis qu'il y a trois raisons: La taille, le caractère saisonnier et le coût de nos activités.

Pour éviter que les deux premiers éléments ne soient négligés dans le cadre de vos délibérations, je vais vous en parler brièvement.

[Text]

We have asked the St. Lawrence Seaway Authority, as well as the Seaway Development Corporation in Washington, several times over the past several years, to conduct comprehensive, thorough engineering and economic analyses of the cost of expanding our system. This might not be timely, given the burdens and pressures on the treasuries of both countries, but it's still worth mentioning.

The standard responses we've received have been, from the Ottawa side, constantly about \$5 billion, and, from the U.S. side, which owns and operates only about 20% of the total system, about \$1 billion.

Never mind that we like to point out that in the United States two years ago, as I recall, the cost of U.S. navy ship-building overruns was about \$5 billion—to try to put things in some perspective.

The reaction comes under the heading of, "This is impossible. It's beyond the realm of reason. We have more important pressing matters of the day". I appreciate that.

Our tack more recently, though—and perhaps you would want to consider this as well—is to come from a different tangent, maybe a little bit of a different approach, and say at least for now, please—and I'm talking in terms of both agencies—mutually conduct an analysis, a study, an assessment, by separating the size issue into its three dimensional parts: length of locks, width of locks, and our navigational depth through the system.

Let's see what those cost components are, and then let's see if it makes some sense to develop a long-term, rational, systematic, phased-in plan, to see if it's possible to do that based on the numbers in those evaluations and the economics and the engineering results of such work.

I would still like to enter into and advance that cause, and that's why I'm taking this opportunity to bring this up before you.

• 1050

As it is now, we cannot get our arms around numbers that are meaningful even to have a debate. It would be tremendously helpful to have them.

Seasonality, of course, is something that, at least in the past decade plus, has become highly controversial. It is fraught with environmental overtones. It also has almost immediate reactions from eastern-based power companies on both sides of the border. In the many years I've been engaged in the maritime industry, which goes back to when I was about seventeen years old. . . I have now come to the conclusion that there are some folks out there who at the sight of any snowflake want to shut down the system immediately. It becomes a great frustration.

My point is, we long ago laid aside our one-time goal of year-round navigation. That's not feasible, for all matter of present-day reasons. It's technologically possible, but politically, for openers, at present it is not. But at the minimum, we have been attempting to get some modest, minor adjustments for increments in our season.

[Translation]

Nous avons demandé à l'administration de la Voie maritime du St-Laurent, de même qu'à la Seaway Development Corporation, à Washington, à maintes reprises ces dernières années, de faire une analyse complète et approfondie du coût de l'expansion de notre réseau, en tenant compte de facteurs techniques et économiques. Ce n'est peut-être pas le meilleur moment pour le faire, étant donné les problèmes et les pressions exercées sur la trésorerie de nos deux pays, mais il vaut la peine d'en parler.

Nous avons obtenu des réponses: À Ottawa, on considère normalement que le coût serait de cinq milliards de dollars et, du côté américain, soit pour environ 20 p. 100 du réseau, environ un milliard de dollars.

Pour se donner un ordre de grandeur, rappelons qu'aux États-Unis, il y a deux ans, si je ne m'abuse, les dépassements de devis en matière de construction navale pour la Marine américaine ont atteint environ cinq milliards de dollars.

Les réactions à cela sont du genre: «C'est impossible, c'est insensé. Nous avons d'autres priorités». Je le comprends.

Mais récemment, nous avons adopté une autre tactique. Vous pourriez peut-être l'envisager. Nous prenons un autre point de vue, et nous demandons aux deux agences gouvernementales, si elles veulent bien, ensemble, analyser, étudier ou évaluer la question en fonction de ces trois importants aspects: La longueur des écluses, leur largeur et la profondeur navigable tout le long du réseau.

Voyons quels coûts sont associés à ces éléments et ensuite, voyons s'il est logique d'établir un plan rationnel à long terme, systématique et graduel, pour voir si c'est faisable en fonction des chiffres tirés de ces évaluations, des analyse économiques et techniques.

C'est une cause qui me tient à coeur, que je veux défendre et c'est pourquoi je saisis l'occasion de vous en parler.

En l'état actuel des choses, nous n'avons aucun chiffre qui nous permettent ne serait-ce que d'entamer un débat. Il serait extrêmement utile d'en posséder.

Le caractère saisonnier, bien entendu, est devenu hautement controversé depuis 10 ans au moins. La discussion est fortement colorée par les perceptions écologistes. Chaque évocation du sujet entraîne des réactions presque immédiates de la part des fournisseurs d'électricité basés dans l'est, des deux côtés de la frontière. Depuis les nombreuses années que je m'occupe de transport maritime, c'est-à-dire depuis l'âge de 17 ans. . . j'en suis venu à la conclusion qu'il y a des gens qui veulent faire cesser toute la navigation dans les lacs dès qu'apparaissent les premiers flocons de neige. Cela devient très frustrant.

Je veux dire par là que depuis longtemps maintenant on a renoncé à l'objectif de jadis, celui de la navigation à longueur d'année. Ce n'est pas envisagé aujourd'hui, pour toutes sortes de raisons. C'est technologiquement possible, mais politiquement c'est carrément exclu, à l'heure actuelle. Mais nous demandons, à tout le moins, qu'on prolonge tant soit en notre saison.

[Texte]

[Traduction]

One we have unsuccessfully been advocating in recent years is that at least for a three-year trial period we would like the two seaway entities to agree to a closing date, a fixed date, of January 1, for three years. Make an assessment of it. Tell us if there's market demand, what the cost has been, and whether it's viable to continue in that mode. As it is now, we close in the area of December 20 to 25.

We're not talking about a tremendous additional burden on anyone, I do not think. It would give confidence and security to the users that there was a fixed date. You could go up until January 1, then the curtain would come down. It would come down hard, and you'd better not be in the system any longer or you're going to spend three very expensive months.

I mention that again just for your consideration.

To get around to the thing that's more important, as I understand it, to this committee, and certainly to all of us for immediate needs, I will talk a little about cost.

We hailed the recommendations that came out in December from the subcommittee regarding the consideration of a binational administrative entity to operate the seaway. Of course the popular term in Washington these days is that "the devil is in the details". I'm sure there are all manner of satanic trappings in this sort of objective as well. But we definitely think it's worth a thorough exploration.

I don't have a specific recommendation on how that might work. Please further recognize that I come up from a country that has not had a rational or coherent national maritime policy at least in the 35 years I've been engaged in that industry. But if such a binational structure can be created, first, because of the heavy public investments that have been made in that system on both sides of the border, certainly there needs to be continuing public oversight, at a minimum, and there should be overall policy-setting, and—I guess this would be inevitable—there probably would need to be public funding for major capital improvements. We think the day-to-day operations should be set free from the governments'—and that's plural, the two governments—sometimes heavy hands, so the seaway could operate with the degree of flexibility and independence inherent in commercialized endeavours.

This probably isn't even close to being novel, but for what it is worth, maybe some modification of something we've done in my port in Duluth fits somewhere here. Many years ago we learned the hard way, as we always seem to have to learn things, that our public agency could not operate maritime facilities competitively. Our board, our administrative staff, would make decisions based not on economics, not on some business judgment, but often for all those other reasons that haunt all of us in public life, and that starts with politics and certain pressure groups and so on.

Un projet que nous cherchons en vain à faire aboutir depuis quelques années et que les deux entités de la Voie maritime s'entendent, pendant une période expérimentale de trois ans, sur une date de fermeture fixe, à savoir le 1^{er} janvier. On pourrait faire une évaluation, déterminer si la demande existe sur le marché, quel en est le coût, et donc s'il est viable de continuer ainsi. À l'heure actuelle, la navigation cesse entre le 20 et le 25 décembre.

Il ne s'agirait donc pas d'un gros fardeau supplémentaire pour quiconque, à mon sens. Cela donnerait aux usagers l'assurance et la garantie que peut apporter une date fixe. On pourrait repousser la date jusqu'au 1^{er} janvier, après quoi la navigation cesserait. Cette date serait inéluctable, et chacun saurait qu'il a intérêt à ne plus se trouver dans le système à cette date, sous peine de devoir y passer trois mois très coûteux.

Je voulais soumettre de nouveau cette idée à l'intention de votre Comité.

Pur en revenir maintenant à la considération la plus importante pour votre Comité, et certainement pour nous tous dans l'immédiat, je vais parler quelque peu du coût.

Nous avons salué les recommandations formulées en décembre par le sous-Comité concernant la création d'une entité administrative binationale qui exploiterait la voie maritime. Bien entendu, la phrase à la mode à Washington ces jours-ci est «le diable se cache dans les détails». Je suis sûr qu'il y a toutes sortes de pièges démoniaques dans cette sorte de projet mais nous pensons néanmoins que cette idée mérite d'être sérieusement explorée.

Je n'ai pas de recommandation spécifique à formuler sur le fonctionnement d'une telle entité. N'oubliez pas non plus que je viens d'un pays qui n'a pas eu de politique maritime nationale rationnelle ou cohérente depuis au moins 35 années que je travaille dans ce domaine. Mais si une telle structure binationale pouvait être mise sur pied, elle serait justifiée, en premier lieu, par les lourds investissements publics qui ont été effectués dans ce système par les deux pays. Cela mérite à tout le moins une supervision gouvernementale continue et aussi l'établissement par les pouvoirs publics des objectifs d'ensemble. Par ailleurs, il me semble aussi inévitable, que les grands investissements soient financés par les fonds publics. Nous pensons que l'exploitation au jour le jour devrait être libérée de la tutelle des gouvernements nationaux, afin que la voie maritime dispose de la souplesse et de l'indépendance inhérentes aux entreprises commerciales.

Il n'y a là absolument rien de nouveau mais on pourrait essayer une formule similaire à celle que nous avons adoptée dans mon port de Duluth, sans que celle-ci soit très originale. Nous avons fait l'expérience il y a bien des années, de façon douloureuse comme c'est souvent le cas, que notre organisme public ne pouvait gérer les installations portuaires de façon compétitive. Notre conseil, notre personnel administratif, prenaient des décisions non sur la base des considérations économiques rationnelles mais souvent pour toutes ces autres raisons qui nous hantent tous dans la vie publique, à savoir les considérations politiques et les pressions exercées par certains groupes etc.

[Text]

[Translation]

• 1055

So we instead went to something we call a managing agent system. We contract with a private operator not to lease but to operate our publicly owned facilities. You should know, though, that the majority of the facilities in our port are already privately owned and privately operated. I'm talking about those terminals and facilities that are owned by the port authority as a public agency.

The private operator sets rates, negotiates contracts with customers, enters into labour agreements, performs day-to-day maintenance, and, of no small significance, has the freedom to make decisions based on sound business judgment.

The port authority, on the other hand, retains the responsibility for oversight. We require that the facility be open to all at fair and reasonable rates. If necessary, we can conduct rate investigations and perform other oversight procedures. We also continue to bear the responsibility for major maintenance and repair, as in the case of dock walls, warehouse roofs, and those very expensive features that were there long before the managing agent came on the scene. We also separated our non-maritime properties from the jurisdiction of the managing agent so that operator is dealing exclusively with the cargo facilities.

There may be some symmetry here regarding the seaway authority's budgetary burden regarding maintenance and upkeep of the bridges and tunnels and those other non-maritime infrastructure elements. I should point out that it also seems patently unfair to us that commercial shipping should be forced to absorb costs for those facilities in the seaway that provide no conceivable benefit to the trade.

However a new financial entity might be structured, we also recognize, though, that there's going to be a continuing need for revenue generation. We have spent so many years in the Great Lakes, the public and private sector, railing against tolls that sometimes just the names we apply to things become so important. The mere mention of tolls has become a neon sign issue for everybody, it seems, in this system. We have to get over that, especially these days, I think, when a pay-as-you-go user fee is the nature of everything we're doing in public government. There is going to have to be some kind of structure, obviously, to generate revenue. Maybe we start by calling it a different name, but at least we recognize there is going to have to be a toll mechanism at some point.

As this process unfolds and as you continue your deliberations, this just might also be an excellent opportunity to look at other places where there might be some binational implications. The thought was aired earlier about perhaps separating coast guard services within the Great Lakes region. These things would need to be costed out, of course, but timing is everything, especially in our game.

In Washington today there's a virtual revolution; the government is being reinvented, to use a popular term, as it is these days, it seems, on this side of the border. With our two governments examining and opening everything, I think maybe

Nous avons donc adopté ce que nous appelons le système de l'agent de gestion. Nous passons contrat avec une entreprise privée pour gérer les installations publiques, sans qu'elles lui soient cédées à bail. Mais il faut savoir que la majorité des installations dans notre port sont déjà en mains privées, exploitées par des compagnies privées. Je ne parle là que des terminaux et installations qui sont la propriété de l'administration portuaire, en tant qu'organisme public.

L'exploitant privé fixe les tarifs, négocie les contrats avec les clients, signe des conventions collectives avec les employés, s'occupe de l'entretien courant et jouit, dans tout cela, de la liberté de prendre des décisions sur la base de considérations économiques rationnelles.

L'administration portuaire, pour sa part, conserve la responsabilité de la supervision. Nous exigeons que les installations soient accessibles à tous à des tarifs raisonnables. Au besoin nous pouvons faire enquête sur le tarifs et exécuter d'autres fonctions de surveillance. Nous restons également responsables des dépenses d'entretien et réparations majeures, par exemple, les murs des quais, les toits des entrepôts, et toutes ces dépenses très lourdes qui s'accumulaient déjà bien avant l'arrivée de l'agent-exploitant. Nous avons également séparé les propriétés non maritimes de telle façon que l'agent-exploitant ait compétence exclusivement sur les installations de manutention des marchandises.

Il y a peut-être là quelque symétrie avec le fardeau budgétaire de l'administration de la Voie maritime pour ce qui est de l'entretien des ponts et tunnels et des autres éléments d'infrastructures non maritimes. Je signale aussi qu'il nous semble totalement injuste que les compagnies de navigation soient contraintes d'absorber le coût d'infrastructure de la voie maritime qui n'apporte aucun avantage propre sur le plan de la navigation.

Quelle que soit la façon dont une nouvelle entité financière serait structurée, il faut bien voir qu'un mécanisme restera nécessaire pour percevoir des revenus. On a passé des années dans les Grands Lacs, tant du côté du secteur public que du secteur privé, à rager contre les péages, que le seul nom de «péage» déclenche des réactions fortement négatives chez tout le monde. Il va falloir surmonter cela, surtout à notre époque où tout ce que fait le gouvernement semble devoir être assorti de redevances d'usagers. Il faudra donc mettre en place quelque structure, de toute évidence, pour percevoir des recettes. Il vous faudrait peut-être trouver un nom différent, mais il faut bien savoir qu'un système de «péage» est incontournable.

Pendant que tout ce processus se déroule et que vous poursuivez vos travaux, ce serait peut-être également une excellente occasion de se pencher sur certaines des répercussions binationales des mesures envisagées. L'idée a été lancée de peut-être séparer les services de Garde côtière à l'intérieur de la région des Grands Lacs. Ce sont des choses dont il faut chiffrer le coût, bien entendu, mais il faut surtout savoir choisir le moment opportun, particulièrement de notre côté.

Aujourd'hui, on assiste pratiquement à une révolution à Washington; de ce côté-ci, on réinvente le gouvernement, pour reprendre un terme populaire ces jours-ci. Avec cette remise en question fondamentale de la part de nos deux gouvernements, je

[Texte]

the timing is right to really get into some other issues in addition to a binational administrative system. There are probably plenty of opportunities for us to blend services in the Great Lakes, eliminating duplication and making it a much more user-friendly system. It could be the coast guard, ice-breaking services, vessel ballast control regulations, which have caused us some problems because of different regulations as ships come into our system, and environmental protection, which I didn't mention in my written comments.

[Traduction]

pense que le moment est venu de vraiment se pencher sur certaines des autres questions, en sus d'un système administratif binational. Il y a probablement quantité de possibilités de fusionner des services dans les Grands Lacs, d'éliminer le double emploi et d'en faire un système convivial. Ce pourraient être les services de la Garde côtière, de brise-glace, la réglementation de contrôle des ballasts de navires qui posent quelques problèmes à cause des divergences dans les deux règlements, de même que de la protection environnementale dont je n'ai pas fait état dans mon mémoire.

• 1100

I think we need to do a better job of harmonizing and integrating regulations as they affect every aspect of our trade. The flora and fauna in the Great Lakes aren't aware when they cross the border. It's the same water with the same needs, the same demands and the same freshwater imperatives that we have and that we support.

Pilotage certainly has strong interest to us and I know to this committee. By the way, pilotage has been improved in recent years, especially in the western Great Lakes, but we know that more work needs to be done system-wide to ensure an uninterrupted flow of traffic and to reduce costs and to improve service. Last season's three-day pilotage delays at the Welland Canal were absolute travesties.

Je pense qu'il faut parvenir à mieux harmoniser et intégrer nos réglementations dans tous les domaines. Les plantes et les animaux de la région des Grands Lacs ignorent les frontières. C'est la même eau, avec les mêmes exigences, les mêmes besoins et les mêmes impératifs en matière d'eau potable des deux côtés de la frontière.

Le pilotage est un domaine de grand intérêt pour nous, et aussi pour votre comité, je le sais. Soit dit en passant, le pilotage s'est amélioré ces dernières années, particulièrement dans les Grands Lacs de l'ouest, mais nous savons qu'il y a encore du travail à faire à l'échelle de tout le système pour assurer une circulation ininterrompue du trafic, réduire les coûts et améliorer le service. Des périodes d'attente de trois jours pour un pilote à l'entrée du canal Welland que l'on a connues la saison dernière étaient parfaitement ridicules.

We have also been kicking around ideas on how to change things. There was a system when the seaway opened in 1959 that only lasted for the first year or two—and I will wrap it up, Mr. Chairman—and if it hasn't been suggested otherwise, I throw it out for what it's worth. There used to be so-called sailing masters put aboard vessels in Montreal who would stay with the vessel for the entire round-trip voyage. These were former Canadian ship masters or chief mates, navigational experts who rode with the ship for the entire round-trip voyage. It's something that might be worth thinking about.

Nous jouons avec toutes sortes d'idées de changements possibles. Lorsque la Voie maritime a été inaugurée en 1959, il y a un système qui n'a duré qu'un an ou deux—je vais bientôt m'arrêter, monsieur le président—et je vous le soumetts pour ce qu'il vaut. On mettait à bord des navires à Montréal ce que l'on appelait des capitaines d'escorte, qui restaient à bord pour toute la durée du voyage aller-retour. Il s'agissait d'anciens commandants de navire ou de capitaines en second canadiens, des experts en navigation qui effectuaient tout le voyage aller-retour du navire. C'est quelque chose qui voudrait la peine que l'on y réfléchisse.

I make some comments in the written report about the need to consider the human factor in pilotage as well, and I trust you will read that.

Dans le mémoire écrit, que vous lirez j'espère, je parle également de la nécessité de prendre en considération le facteur humain en matière de pilotage.

May I just take two minutes, Mr. Chairman, for final comments. Sometimes I personally and those of us in the Great Lakes get an idea and maybe don't articulate it as well as we should. One thing, though, we all share is great frustration at the media, the general public and policy-makers not having a full appreciation for the importance of water-borne transportation. We were cheered to see in the Comuzzi report reference to the fact that water-borne transportation is the least of everything, meaning least air and water pollution, least accidents, least waste products, least social disruption and so on. Somebody is finally paying some attention to that, and we're grateful.

Monsieur le président, pourrais-je prendre deux minutes pour conclure. Moi-même et d'autres que moi dans les Grands Lacs avons parfois une idée et ne savons pas trop comment la formuler. Mais une chose que nous avons tous en commun, c'est la frustration que nous ressentons en voyant que la presse, le grand public et les responsables politiques ne comprennent pas pleinement l'importance du transport par eau. Nous avons été heureux de lire dans le rapport Comuzzi que le transport par eau est celui qui pollue le moins l'atmosphère et l'eau, cause le moins d'accidents, de déchets et de perturbations sociales etc. Quelqu'un s'en rend enfin compte, et nous en sommes reconnaissants.

Now, here's a loose concept we throw out for consideration. Maybe we should look at some kind of environmental credit system, for lack of a better term, for the various modes of transportation in our system or maybe in our two nations.

Cela nous amène à lancer une notion encore un peu floue. Peut-être faudrait-il envisager quelque système de crédit environnemental, faute d'un meilleur terme, pour les divers modes de transport dans notre système et peut-être dans nos

[Text]

Maybe a formula could be devised whereby fees are established based on, say, energy consumption, environmental degradation, or some combination of same. These fees could be pooled into a fund that would be used for constructing or maintaining transportation infrastructure.

I'll give you one example. I understand based on a U.S. federal study that one 18-wheel truck on a U.S. highway causes as much damage to that highway as 9,600 passenger cars. Consider that. To get out of the paradigms, maybe that's something worth considering.

Thank you very much for indulging my somewhat rambling presentation, Mr. Chairman. If I can answer any questions, I'll be happy to try to do so.

The Chairman: Thank you very much for your submission, Mr. Helberg, for giving us an American perspective on the Canadian marine sector.

By way of comment, I might just say that you're absolutely right—the timing is right. Your observation, however, that the devil is in the details raises doubts. I share your enthusiasm and I share your optimism, but the cold-water reality is that Canadians pay 65%, Americans pay 35%.

The Jones Act is something the Americans hold very dear and precious, and I expect with an American election in a couple of years they're not going to be willing in too many states to sit down and reopen the Jones Act. All this kind of thing does dampen enthusiasm, from my perspective anyway. Your comments would be accepted.

Mr. Helberg: Mr. Chairman, you are right; the Jones Act has often become confused with Holy Writ, at least in some quarters. The Jones Act was established in 1920. It's the cornerstone of our cabotage laws.

• 1105

The way I have attempted... and I'd like to think it's one of the few areas of my life where I've probably been consistent... I have tried to say, every time I've addressed the Jones Act, that we need to find ways selectively to improve our competitiveness as a nation. We need to protect... because every nation is going to protect certain jobs. We need to find a way to be sure the traditional movement—the traditional movement of commerce was in the Great Lakes—carried by U.S.-flag lakers as well as by Canadian flag vessels is not threatened. Those two elements of our maritime industry in our two countries are areas where we can be very proud. These are efficient, professional, safe, competent operators: the U.S. Great Lakes fleet, the Canadian Great Lakes fleet.

Beyond that, though, the tidewater, ocean-going ships in the United States, save for the containers and the tanker ships, those that are left of the bulk carriers and the general cargo ships, are an embarrassment. That's where I think the sacred cow needs to be attacked. It's the ocean-going service, it's U.S. cargo preference, and so on.

Our domestic transportation system is not our problem. Our problem is the ocean-going service. We have to be able to distinguish those differences.

[Translation]

deux pays. On pourrait peut-être mettre au point une formule telle que des redevances seraient établies, mettons, sur la base de la consommation d'énergie, de la dégradation de l'environnement ou de quelque combinaison des deux facteurs. Ces redevances seraient mises en commun dans un fonds qui servirait à construire ou entretenir l'infrastructure de transport.

Je vais vous donner un exemple. J'ai lu dans une étude du gouvernement fédéral américain qu'un camion à 18 roues circulant sur une autoroute américaine dégrade autant la chaussée que 9 600 voitures particulières. Imaginez un peu. C'est quelque chose qui mériterait qu'on y réfléchisse, pour sortir des paradigmes actuels.

Je vous remercie beaucoup d'avoir écouté cet exposé quelque peu décousu, monsieur le président. Si je puis répondre à des questions, je serai ravi de le faire.

Le président: Je vous remercie de votre exposé, monsieur Helberg, qui nous a apporté un point de vue américain sur le secteur maritime canadien.

À titre d'observation, je dirais simplement que vous avez tout à fait raison—le moment est opportun. Mais votre remarque que le diable se cache dans les détails est juste aussi. Je partage votre enthousiasme et votre optimisme, mais la dure réalité est que les Canadiens paient 65 p. 100 et les Américains 35 p. 100.

Les Américains tiennent jalousement à leur Jones Act et j'imagine qu'avec des élections devant avoir lieu dans deux ans aux États-Unis, il n'y a pas beaucoup d'États qui soient prêts à rouvrir cette loi. Toutes ces considérations tempèrent quelque peu l'enthousiasme, du moins dans mon optique. Mais sur le reste je suis d'accord.

M. Helberg: Vous avez raison, monsieur le président; certains tendent à considérer la Jones Act comme la Bible. Elle a été promulguée en 1920 et elle est la pierre angulaire de toute la législation en matière de cabotage.

La façon dont j'ai tenté... et c'est peut-être l'un des rares domaines de ma vie où j'ai été cohérent... J'ai toujours dit, à propos de la Jones Act, qu'il nous faut trouver des façons d'améliorer de façon sélective notre compétitivité nationale. Nous devons protéger... chaque pays va tenter de protéger certains emplois. Nous devons veiller à ce que le transport traditionnel—la voie de transport traditionnel passait par les Grands Lacs—assuré par des navires battant pavillons américain et canadien, ne soient pas menacés. Ces deux éléments de notre industrie maritime dans les deux pays sont des choses dont nous pouvons être très fiers. Ce sont des exploitants efficaces, professionnels, surs et compétents: la flotte américaine des Grands Lacs et la flotte canadienne des Grands Lacs.

En revanche, et hormis les bateaux conteneurs et bateaux citernes, les navires vraquiers et de fret général de haute mer sont une catastrophe aux États-Unis. C'est là qu'il faut attaquer la vache sacrée c'est le service hauturier, la préférence donnée aux compagnies américaines, etc.

Le problème n'est pas notre système de transport intérieur. Notre problème, c'est le service hauturier. Il faut savoir faire la distinction.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Helberg.

Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: Thank you very much, Davis, for those kind words you expressed at the outset.

I'm not as pessimistic when we discuss the Jones Act and the problems involved in cabotage. As a matter of fact, the press of the United States is in Ottawa today, and we're advised that the thrust of this visit is to sign the open air agreement that's been on the table between Canada and the United States for some fifteen years. That is the first thrust towards the elimination of the principles of cabotage between our two countries. Let's hope the marine industry follows suit, if not on the larger scale on the east and west coast, then particularly on the binational waterway that separates our two countries, the Great Lakes and the St. Lawrence system.

As we stated in the report, to suspend the operation of the Jones Act for the Great Lakes system would be a first step. It would not mean a change in the statutory regime in the United States, nor in Canada under the Canada Shipping Act. It would just suspend the operation of those sections that deal with the Great Lakes.

That brings me to the point you didn't mention in your statement, Mr. Helberg, that perhaps the thrust into this area would be the cruise ship industry, which we've discussed and which will be on the Canada-U.S. agenda in March of this year. What are your thoughts from the port of Duluth and from the Great Lakes association about the viability of establishing a cruise ship industry that would be exclusive to the Great Lakes?

Mr. Helberg: Mr. Comuzzi, yes, I also have been pleased to notice President Clinton is in Ottawa today. I was interested also that he described it as a "get-acquainted mission". I have some neighbours like that too. Two years, it took him to get up here. That's a long time.

In any case, while the Jones Act does set the cat among the pigeons, as they say, cruise shipping is something different. That's where I have seen a relaxation among some of our more ardent protectionists in the past two years now regarding that part of our cabotage law.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur Helberg.

Monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Merci beaucoup, Davis, des aimables paroles que vous avez dites au début.

Je ne suis pas aussi pessimiste s'agissant de la Loi Jones et des problèmes posés par le cabotage. D'ailleurs, le président des États-Unis est à Ottawa aujourd'hui et l'on nous dit que l'un des points saillants de cette visite sera la signature de l'Accord «Ciel ouvert» que le Canada et les États-Unis ont mis 15 ans à négocier. C'est le premier pas vers l'élimination des principes du cabotage entre nos deux pays. Espérons que le transport maritime suivra, sinon sur les côtes est et ouest, mais au moins dans la Voie maritime binationale qui sépare nos deux pays, les Grands Lacs et le St-Laurent.

Ainsi que nous l'avons indiqué dans le rapport, la suspension de la Jones Act dans le système des Grands Lacs serait un premier pas. Il n'entraînerait pas de changements du régime statutaire aux États-Unis ni au Canada aux termes de la Loi sur la marine marchande. On suspendrait uniquement l'application des articles traitant des Grands Lacs.

Cela m'amène à un aspect que vous n'avez pas mentionné dans votre déclaration, monsieur Helberg, à savoir que l'effort dans ce domaine pourrait porter d'abord sur le secteur des croisières, qui sera à l'ordre du jour des négociations canado-américaines en mars de cette année. Quel est le point de vue du port de Duluth et de la Great Lakes association concernant la viabilité d'une industrie des croisières propres aux Grands Lacs.

M. Helberg: Oui, monsieur Comuzzi, et je suis heureux de la présence du président Clinton à Ottawa aujourd'hui. J'ai noté avec intérêt qu'il a décrit cela comme une «mission de prise de contact». J'ai quelques voisins comme cela, moi aussi. Il lui a fallu deux ans pour effectuer cette visite. Il a beaucoup attendu.

Quoiqu'il en soit, si la Jones Act met effectivement le loup dans la bergerie, comme on dit, la navigation de croisière est quelque chose de différent. C'est là où j'ai vu quelque souplesse, ces deux dernières années, chez nos protectionnistes les plus ardents.

• 1110

I mentioned that the Jones Act goes back to 1920. The U.S. Passenger Service Act was adopted in 1886. It's not exactly fresh legislation. People haven't wanted to tinker with that one either.

I think cruise shipping is an area that continues to have untapped potential for Canadian and U.S. Great Lakes ports. I think that's an area that's vulnerable and subject to modification and to relaxation in the change, because there isn't any service that exists. We are not trodding on anyone else's territory. If we can get exemptions, waivers, some special treatment to open the door. . .

There is a reason you don't see U.S. passenger vessels running to foreign countries. It's too expensive. If you've ever taken a trip to the Alaskan waterway, you'll know that you don't go to Seattle; you go to Vancouver because it's prohibitively expensive to run a U.S. vessel from Seattle, let's say, into Alaska.

J'ai dit que la Jones Act remonte à 1920. La U.S. Passenger Service Act a été adoptée, elle, en 1886. Ce n'est pas exactement un texte de la toute première fraîcheur. Cette loi non plus, les gens n'ont pas voulu la toucher.

Je pense que la navigation de croisière possède un potentiel encore inexploité tant par les ports canadiens qu'américains. Je pense que c'est un domaine propice pour apporter des modifications et des assouplissements au régime, car ce service n'existe pas encore, si bien que l'on ne marche sur les pieds de personne. Si l'on peut obtenir des exonérations, des dérogations et des traitements spéciaux pour ouvrir un peu la porte. . .

Il y a une raison pour laquelle on ne voit pas de navires de croisière américains desservant des pays étrangers. C'est trop coûteux. Si vous avez déjà fait un voyage maritime jusqu'en Alaska, vous savez que le départ et l'arrivée ne se font pas à Seattle, mais à Vancouver, car il est d'un coût prohibitif de mettre en service un navire américain au départ de Seattle, mettons, vers l'Alaska.

[Text]

That's an area, I think, Mr. Comuzzi, that has potential, and that's an issue that is doable and achievable.

Mr. Comuzzi: Do you agree, Mr. Helberg, that there's no sense in pursuing the cruise ship industry on the Great Lakes unless there is relief from certain sections of the Jones Act or the cabotage law, that anything else would be inoperative?

Mr. Helberg: That's correct. We have tried many, many times over the years, and we've always failed. The failure comes to pass because on Lake Superior in particular, if we're trying to get into that service, it's not practical to leapfrog back and forth between U.S. and Canadian ports to try to cover all of those exigencies.

If we could have a foreign flagged, safe, tested, certified and inspected carrier with much lower rates providing service between U.S. Great Lakes ports or Canadian Great Lakes ports and not have to be subjected to these types of laws, I think there would be an opportunity for some new business for our communities and our ports as well as new tourist opportunities for our region.

Mr. Comuzzi: I have one final question, Mr. Chairman.

If I could just switch gears for a second, when we talk about the binational panel that would operate the St. Lawrence—Great Lakes system, how do you visualize it? Maybe the format presently in existence under the IJC, the International Joint Commission—I'm not saying it's the model—is worth looking at.

Having said that, let's say there's a willingness on both sides, Ottawa and Washington, to enter into this preliminary stage of discussion. Where do you see the greatest impact and the greatest cost efficiencies coming from shared services—maybe I'll isolate that question—just to Lake Superior? We all have the same problems. Where do you see the efficiencies coming in there?

Mr. Helberg: I think, Mr. Chairman and Mr. Comuzzi, given our distance from the Atlantic, Thunder Bay, and Duluth—Superior, the difference that could be made, first and foremost, is getting the vessels to our two ports at a lower cost. That's where it begins. The heavy burden of cost coming into our system is from Montreal to Lake Erie.

[Translation]

C'est donc un domaine, monsieur Comuzzi, qui a du potentiel et dans lequel on pourrait sans doute obtenir des assouplissements.

M. Comuzzi: Reconnaissez-vous, monsieur Helberg, qu'il ne sert à rien de vouloir créer une industrie des croisières dans les Grands Lacs s'il n'y a pas une dérogation à certaines dispositions de la Jones Act ou de la législation en matière de cabotage, sans quoi cette activité est vouée à l'échec.

M. Helberg: C'est juste. Beaucoup ont essayé, à maintes reprises au fil des ans, et tous ont échoué. Cet échec est dû, particulièrement dans le lac Supérieur, à ce qu'il est impraticable de jouer à saute-moutons entre les ports américains et canadiens pour tenter de répondre à toutes ces exigences.

Si nous pouvions avoir un navire battant pavillon étranger, sûr, agréé et inspecté, pratiquant des tarifs nettement inférieurs et assurant un service entre les ports américains des Grands Lacs ou les ports canadiens des Grands Lacs, sans être assujéti à ce type de loi, je pense qu'il y aurait—là des perspectives d'affaires nouvelles pour nos collectivités et nos ports, ainsi que de nouvelles perspectives touristiques pour notre région.

M. Comuzzi: J'ai une dernière question, monsieur le président.

Si vous me permettez de changer de braquet un instant, lorsque nous parlons d'un comité binational qui gérerait le système du St-Laurent—Grands Lacs, comment voyez-vous cela? Peut-être une structure comme celle qui existe actuellement dans le cas de la Commission mixte internationale mériterait que l'on s'en inspire, mais ce n'est pas forcément un modèle à copier.

Cela dit, supposons qu'il y ait une volonté de part et d'autre, à Ottawa et à Washington d'entamer des discussions préliminaires. Dans quel domaine se situerait à votre sens l'impact le plus grand, les économies les plus grandes, d'un partage des services, mettons dans le lac Supérieur pour cerner un peu la question? Nous avons tous les mêmes problèmes. Où se situeraient les économies?

M. Helberg: Je pense, monsieur le président et M. Comuzzi, étant donné la distance qui sépare Thunder Bay et Duluth de l'Atlantique, la différence serait avant tout qu'il serait possible de faire venir des navires jusque dans nos deux ports à moindre coût. C'est de là que tout part. Le coût le plus lourd pour les navires intervient entre Montréal et le lac Érié.

• 1115

About pilotage and tolls, in those areas this committee is addressing, in the view of my national structure, if we could lessen those tasks, ease that burden, that's where it would make a difference. It would make a big difference in Lake Superior. Once the vessel gets on Lake Superior, unless we have some shared or joint agreements on things such as coast guard services, as I mentioned earlier, such as ice-breaking in early or late season... if we could do a better job of blending or harmonizing our environmental regulations, ballast control regulations, and so on, then it could have some incremental importance.

But I think first and foremost it's getting the ships into our system that is so important. That's where this committee could make a difference.

Pour ce qui est du pilotage et des péages, deux des questions sur lesquelles le comité se penche, du point de vue de mon organisation nationale, si nous pouvions alléger ces tâches, réduire ce fardeau, c'est là que l'on pourrait voir une différence. Cela ferait une grosse différence dans le Lac Supérieur. Une fois que les navires sont dans le Lac Supérieur, si nous n'avons pas d'ententes sur des services de garde côtière conjoints, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, ou des services de brise-glace en début ou en fin de saison. . . si nous parvenions mieux à harmoniser notre réglementation environnementale, notre réglementation sur le contrôle du ballast etc., cela faciliterait encore les choses.

Mais le premier impératif c'est d'amener les navires jusque dans notre lac. C'est là où votre comité pourrait faire la différence.

[Texte]

M. Mercier: Pouvez-vous me parler brièvement du principe général de cette Loi Jones?

Mr. Helberg: Yes, sir. In a nutshell, the Jones Act provides that one cannot move cargo or passengers from one U.S. port to another U.S. port on a foreign vessel. That trade must be conducted by ships that are built in the United States, owned by U.S. citizens, crewed by U.S. citizens, etc. It's very restrictive. It has been virtually unchanged since it was written in 1920.

The Chairman: Mr. Hoepfner.

Mr. Hoepfner: It's good to see you here, Mr. Helberg.

I like your words "harmonize" and "environmental consensus".

I was struck by the comment you made that if funds were needed for the U.S. navy, they would be there, but for marine it is a little different. We have that problem everywhere, don't we?

I'll talk a bit about grain. Last year a grain war seemed to be developing between Canada and the U.S. One of the senators said, maybe we should point our missiles at Canadian farmers. We felt relieved that finally help was coming, because we realize every time the Americans go to war with somebody, they rebuild them afterwards. We were just hoping you'd come and rebuild our grain-handling system.

How important is grain to Duluth and those other ports on the Great Lakes?

Mr. Helberg: Mr. Hoepfner, on your first comment, about the defence department, yes, in our country we've been saying about this whole area of U.S.-flag service, if we're going to have all the maritime subsidies in our country that we so far seem to insist we need for purposes of national protection and national defence, then throw that whole gaggle of geese into the Pentagon and the defence department and let us get freed up from that.

About grain, for our port of Duluth-Superior, which we say proudly is the largest port, in tonnage, on the Great Lakes, the principal cargoes we handle are three. Iron ore is about 50%. Most of that is domestic. Coal from the west, from Montana and Wyoming, is about 30%, most of it domestic, some to Canadian destinations, a little of it overseas. About 10% of our total cargo mix is bulk grain. But that's the cargo that puts us into the international business. Roughly 90% of the international or import-export cargoes that flow through our port are agricultural. So agriculture, bulk grain, is of utter importance to our port.

Thunder Bay is by far the largest grain-handling port in the Great Lakes. Duluth-Superior is next. Other U.S. ports that handle grain and grain products include Toledo, the next largest after Duluth-Superior, Chicago, Burns Harbor, Indiana, and

[Traduction]

Mr. Mercier: Could you explain briefly the general principle of this Jones Act?

M. Helberg: Oui, monsieur. En bref, la Jones Act stipule qu'aucun navire étranger ne peut transporter du fret ou des passagers d'un port américain ou un autre port américain. Ce transport doit être effectué par des navires construits aux États-Unis, appartenant à des citoyens américains, avec des équipages américains etc. C'est très restrictif. Cette loi est restée virtuellement inchangée depuis qu'elle a été promulguée en 1920.

Le président: Monsieur Hoepfner.

M. Hoepfner: C'est un plaisir que de vous voir parmi nous, monsieur Helberg.

J'ai aimé votre terme «harmoniser» et «consensus environnemental».

J'ai été frappé par votre remarque lorsque vous avez dit que si la marine de guerre américaine avait besoin de crédits, elle les obtiendrait, mais que c'est différent pour la marine marchande. Nous avons le même problème partout, n'est-ce pas?

Je vais parler un peu de grains. L'année dernière, nous avons assisté à une sorte de petite guerre des céréales entre le Canada et les États-Unis. L'un des sénateurs a même dit qu'il faudrait peut-être pointer vos missiles sur les agriculteurs canadiens. Nous avons été soulagés de voir que l'on venait enfin à notre rescousse, car nous savons que chaque fois que les Américains partent en guerre contre quelqu'un, ils reconstruisent le pays après. Nous espérons que vous viendriez reconstruire notre système de transport du grain.

Quelle est l'importance du grain pour Duluth et les autres ports des Grands Lacs?

M. Helberg: Monsieur Hoepfner, pour ce qui est de votre première remarque concernant le ministère de la Défense, oui nous disons chez-nous au sujet de toute cette affaire du transport par des navires battant pavillon américain, que si l'on va avoir toutes ces subventions au transport maritime dont on affirme chez-nous qu'elles sont nécessaires pour la protection et la défense nationale, alors autant confier toute la marine marchande au Pentagone et au ministère de la Défense, que nous en soyons débarrassés.

Pour ce qui est des céréales, dans notre port de Duluth-Superior, dont nous sommes fiers de dire qu'il est le plus gros port, en volume, des Grands Lacs, nous transportons trois marchandises principales. Le minerai de fer représente environ 50 p. 100. La plupart de ce minerai est d'origine américaine. Le charbon de l'ouest, du Montana et du Wyoming, représente environ 30 p. 100, la plupart acheminés vers des destinations américaines, mais aussi certaines canadiennes et un peu outre-mer. Les céréales en vrac représentent environ 10 p. 100 de notre volume total. Mais c'est cela le fret qui nous donne l'envergure internationale. En effet, près de 90 p. 100 des cargaisons internationales ou d'import-export passant par notre port sont des produits agricoles. L'agriculture, le grain en vrac, est donc de la plus haute importance pour notre port.

Thunder Bay est de loin le plus grand port céréalier des Grands Lacs. Duluth-Superior vient ensuite. Les ports américains qui reçoivent du grain et des produits céréaliers sont Toledo, après Duluth-Superior, Chicago, Burns Harbor en

[Text]

Milwaukee, Wisconsin, in terms of grain-shipping ports. In Toledo grain is extremely important, as I said it is to us. In Chicago, in Burns Harbor, it has some significance; in Milwaukee it is a lesser amount of their cargo mix.

We spend a great deal of time, as does the Port of Thunder Bay, in our grain production area of the Red River Valley. We work with the wheat growers, barley growers, soybeans, corn, sunflowers, the oats people, etc. In fact, we're members of most of those commodity organizations. We rely very heavily on grain, not only for cargo, but also for political support. We work with them on mutual projects. We have mutual interests.

This is the year, incidentally, 1995, when we will have a new farm bill in our Congress. That happens every five years. We see this as an opportunity to get some relief from some of the cargo preference regulations that adversely affect Great Lakes shipping.

Mr. Hoepfner: Cargill has a terminal here in Thunder Bay, and also at Duluth. When you talk of harmonization, we always seem to have labour problems in the grain-handling system. There's no way we can bypass them. We've been looking at ways in which to do that.

Couldn't there be some cooperation here that temporarily could help us to solve some of our labour problems? We have no leverage when it comes to labour. They have to start realizing that we are in a competitive arena and we have to compete.

I look at your railway system; it's a lot more efficient as far as labour is concerned.

One thing that struck me was your environmental concern. I have made a trip into North Dakota talking to the grain handlers on the railway system, and they tell me that, because they rationalized about 15 to 20 years ago, they abandoned branch lines, but now the costs are so extreme on your highways department that they are talking of maybe going back to the rail system, with some kind of incentive. Rail is a lot more environmentally friendly than trucks are.

So we are in that process, and I've been trying to warn the committee that we should take a very close look at abandoning some of these lines, because we might be sorry afterwards, just as your people in North Dakota are.

Mr. Helberg: Mr. Chairman and Mr. Hoepfner, you bring up a number of very interesting points.

First, in terms of labour relations, I need to point out that the year in which I lost my head and took this public job, in 1979, we had the worst strike in the history of the Port of Duluth-Superior. I still frequently get reminded of that. In 1979 our grain elevators were shut down for three months in what had the promise of being the best grain-shipping season in our port's history. We still receive sharp criticism from growers, farmers, producers, who lost a lot of money at that time. Some of them have never forgiven us for it.

Mr. Hoepfner: Yes.

[Translation]

Indiana, et Milwaukee au Wisconsin. À Toledo, le grain est extrêmement important, autant que pour nous. À Chicago, à Burns Harbor, il représente un certain volume, à Milwaukee il représente une proportion moindre du fret transporté.

Nous passons beaucoup de temps à nous entretenir, tout comme le fait le port de Thunder Bay avec nos producteurs céréaliers de la région de Red River. Nous travaillons avec les producteurs de blé, d'orge, de soja, de maïs, de tournesol, d'avoine etc. D'ailleurs, nous sommes membres de la plupart de ces associations de producteurs. Nous dépendons très lourdement du grain, non seulement pour notre fret, mais également pour le soutien politique. Nous travaillons avec eux à des projets mutuels. Nous avons des intérêts réciproques.

D'ailleurs, en 1995, un nouveau projet de loi agricole sera débattu par notre Congrès. Cela revient tous les cinq ans. Nous y voyons une occasion d'obtenir quelques allègements de la réglementation sur le transport préférentiel qui pénalise les Grands Lacs.

M. Hoepfner: Cargill possède un terminal ici, à Thunder Bay, et également à Duluth. Lorsque vous parlez d'harmonisation, il semble qu'il se pose toujours des problèmes de relations de travail dans le système de manutention du grain. Cela semble incontournable. Nous recherchons des moyens de les éviter.

Pouvons-nous trouver chez vous quelque collaboration qui nous aiderait à résoudre temporairement certains de nos problèmes de main-d'œuvre? Nous n'avons aucun moyen de pression sur les syndicats. Ils doivent commencer à se rendre compte qu'ils travaillent dans un secteur concurrentiel et que nous devons être compétitifs.

Si je regarde notre système ferroviaire, il m'apparaît beaucoup plus efficient pour ce qui est de la main-d'œuvre.

Une chose qui m'a frappé était votre souci de l'environnement. J'ai fait un voyage au Dakota du nord pour parler aux transporteurs ferroviaires de céréales et ils m'ont dit que, lorsqu'ils ont rationalisé le réseau il y a 15 à 20 ans, ils ont fermé des voies secondaires, mais que le coût est aujourd'hui aussi lourd pour le réseau routier et qu'il est question de revenir au transport ferroviaire, avec peut-être quelques incitations. Le rail est beaucoup plus écologique que la route.

Nous sommes en train de suivre le même processus que vous et j'ai essayé de mettre en garde le comité, de montrer qu'il faudrait bien réfléchir avant de fermer certaines de ces lignes, car nous pourrions le regretter ensuite, tout comme c'est le cas chez vous dans le Dakota du nord.

M. Helberg: Monsieur le président et monsieur Hoepfner, ce sont là quelques remarques très intéressantes.

Premièrement, pour ce qui est des relations de travail, je dois que l'année où j'ai perdu la tête et accepte d'occuper cette charge publique, en 1979, nous avons connu la pire grève de toute l'histoire du port de Duluth-Superior. On me la rappelle encore fréquemment. En 1979, nos principaux élévateurs sont restés fermés pendant trois mois, dans ce qui promettait d'être la meilleure saison de transport céréalier de toute l'histoire de notre port. Nous sommes encore l'objet de dures critiques de la part des producteurs, des agriculteurs qui ont perdu beaucoup d'argent à l'époque. Certains ne nous l'ont jamais pardonné.

M. Hoepfner: Oui.

[Texte]

Mr. Helberg: I should point out that the grain millers union that now provides services to our privately owned grain elevator companies has a strong connection with the sister union up here. There is frequent cross-pollination. At least in our port there have been major changes in attitudes and working relationships in recent years, and perhaps that's something we could look at in the future, too, to try to help mutually to resolve some of those issues where there's compatibility.

In terms, Mr. Hoepfner, of railroads and trucks, I would be happy to share with the committee results of some studies in recent years that we could circulate to you regarding that issue, comparing different modes of transportation.

• 1125

I should point out something that's important in this city, as it is in our city. For about fifteen years, until about two years ago, we had a regular service provided by a small roll-on, roll-off railroad ferry called the *Incan Superior*. It was making about 160 trips a year, carrying newsprint, forest products, paper, pulp, and other commodities between Thunder Bay and Duluth-Superior. Every 44 hours or so it was in and out of port. It became every ship watcher's favourite boat.

Because of U.S. taxing policies, and for other reasons—railroad competitiveness—we lost that business. Thunder Bay lost it and we lost it. It is now plying its trade between Vancouver, B.C. and Vancouver Island.

My point is, that cargo's continuing to move. But most of it now is moving on this 200-mile highway running between Thunder Bay and Duluth-Superior. That puts more 18-wheelers on the highway, with all the attendant problems related to that. It's a perfect example of a modal shift that is causing greater stress on our infrastructure. It took it off the more efficient water route.

Mr. Hoepfner: That's where the environmental debits would work.

Mr. Helberg: I think so.

The Chairman: Mr. Helberg, thank you very much for your submission to this committee. We appreciate it.

Colleagues, we have one to go before we break, the Thunder Bay Chamber of Commerce. Making the chamber's presentation to us this morning are Jerry Cox, president-elect, and Dawn Powell, president.

Welcome to the Standing Committee on Transport. We invite you to make your presentation.

Ms Dawn Powell (President, Thunder Bay Chamber of Commerce): Thank you, Mr. Chairman. We are pleased to have the opportunity to address the Standing Committee on Transport reviewing Canadian marine policy, on behalf of the Thunder Bay business community. Our chamber represents 870 member organizations and over 1,300 voting representatives.

[Traduction]

M. Helberg: Je signale que notre syndicat des ouvriers de minoteries dont les membres travaillent pour nos compagnies d'élevateur privés, a des relations étroites avec son homologue canadien ici. Il y a une influence réciproque. Dans notre port, du moins, des changements de mentalité importants sont intervenus et les relations de travail sont meilleures depuis quelques années. Il y a peut-être là une possibilité de concertation future pour tenter de résoudre mutuellement certains de ces problèmes, là où il y a compatibilité.

Pour ce qui est de l'alternative entre le chemin de fer et la route, monsieur Hoepfner, je pourrais communiquer au comité les conclusions de certaines études effectuées ces dernières années à ce sujet, qui comparent les divers modes de transport.

Je vous signale à ce sujet quelque chose qui est important pour votre ville, tout comme pour la nôtre. Pendant une quinzaine d'années, jusqu'à il y a deux ans, nous avions un service régulier assuré par un traversier-rail transroulier, le *Incan Superior*. Il effectuait environ 160 voyages par an, à transporter des journaux, des produits forestiers, du papier, de la pâte à papier et d'autres produits entre Thunder Bay et Duluth-Superior. Il faisait la navette toutes les 44 heures. C'était devenu le navire favori de tous les badauds.

Du fait des mesures fiscales américaines et d'autres facteurs—la faible compétitivité du rail—nous avons perdu ce service. Thunder Bay l'a perdu et nous aussi. Ce navire est aujourd'hui en service entre Vancouver et l'Île de Vancouver, en Colombie-Britannique.

Je veux dire par là que ces marchandises continuent d'être transportées, mais elles le sont surtout par la route de 200 milles de long qui relie Thunder Bay à Duluth-Superior. Cela signifie qu'il y a davantage de camions à 18 roues sur la route, avec tous les problèmes qui en résultent. C'est un exemple parfait de transfert d'un mode à un autre qui met davantage à contribution notre infrastructure. Le transport par eau était plus efficient.

M. Hoepfner: C'est là où un système de débits environnementaux serait utile.

M. Helberg: Je le pense.

Le président: Monsieur Helberg, merci infiniment de votre exposé. Nous vous en savons gré.

Chers collègues, nous avons un dernier groupe de témoins à entendre avant la pause, la Thunder Bay Chamber of Commerce. Elle sera représentée par Jerry Cox, son président-élu et Dawn Powell, la présidente en titre.

Soyez les bienvenus au comité permanent des transports. Vous avez la parole.

Mme Dawn Powell (présidente, Thunder Bay Chamber of Commerce): Je vous remercie, monsieur le président. Nous sommes heureux de l'occasion de nous exprimer devant le comité permanent des transports au sujet de la politique maritime canadienne, au nom des entreprises de Thunder Bay. Notre chambre de commerce représente 870 organisations membres et plus de 1 300 représentants votants.

[Text]

We do not sit before you today professing to be experts in the field of marine policy. We will not take your time discussing technical terms. The chamber of commerce does, however, have some interest in maritime policy by virtue of our position as business leaders in the port city of Thunder Bay.

As a Canadian Chamber of Commerce member, we are supporters of the Canadian chamber's general advocacy of downsizing federal government departments, privatization of government services, where practical, and cost recovery for government services from the users of those services. We do, however, concur with the Minister of Transport's statement that costs cannot be passed on to industry until the lowest-cost method of service delivery has been arrived at.

Thunder Bay's port is a significant economic generator within this community. Economic activity attributable to the port varies annually as tonnage handled fluctuates. We see port activity as contributing something between \$650 million and \$700 million annually to Thunder Bay's gross economic product. Grain alone has an economic impact of \$50 per tonne locally for each tonne handled through our port. National marine policy affects the cost of exporting goods through our port facility. Hence our interest in your review.

As well, we note that thriving waterfront industries contribute in the range of \$17 million to the local tax base. Thunder Bay would be hard pressed to provide municipal services to our members and education to our children if the tax contribution of this sector of our economy were reduced.

• 1130

Thunder Bay has an efficient grain port. Railcars cycle through our port in fewer days than other Canadian ports, particularly when we are working at high volume levels. This was the case in 1994 when railcar cycle time of as little as 13 days was achieved for high throughput grains like wheat.

As well, Thunder Bay labour has found the common ground between themselves and the Canadian resource producers that is so vital for a successful port. Evidence of recognition of mutual interdependence was achieved in 1994 when grain elevator workers negotiated a collective agreement for three years only after two weeks of negotiation. Other service providers along the waterfront, such as the coal and potash terminals and the general cargo facilities, have never had a labour disruption.

The standing committee must realize that Thunder Bay has a productive, user-friendly port. The success of the port cannot—we repeat, cannot—be compromised by any of the recommendations you might carry forward. We have been adversely affected by national policy reform in the past. The Western Grain Transportation Act of 1984 has had universally negative consequences for our waterfront. We ask that you consider your recommendations carefully to ensure that no negative, even unintended, consequences impact on our industries.

[Translation]

Nous ne prétendons pas être des experts en matière de politique de transport par eau. Nous n'allons pas vous inonder de termes techniques. Cependant la Chambre de commerce s'intéresse à la politique maritime du fait de notre situation de chefs de file des entreprises dans cette ville portuaire qu'est Thunder Bay.

En tant que membre de la Chambre de commerce du Canada nous appuyons la position générale de celle-ci concernant l'allégement des administrations fédérales, la privatisation des services gouvernementaux là où cela est praticable et le recouvrement du coût des services gouvernementaux auprès des usagers. Mais nous souscrivons également à la déclaration du ministre des Transports voulant que l'on ne puisse faire assumer à l'industrie les coûts jusqu'à ce que la méthode de prestation de services au moindre coût ait été déterminée.

Le port de Thunder Bay est une source importante d'activité économique dans notre collectivité. Le niveau de cette activité varie chaque année, en fonction des fluctuations du tonnage transporté. Le port contribue chaque année entre 650 millions de dollars et 700 millions de dollars à l'économie de Thunder Bay. Les céréales, à elles seules, ont un impact de 50\$ par tonne transportée. La politique maritime nationale influe sur le coût de l'exportation de marchandises par l'intermédiaire de notre port. C'est cela qui motive notre intérêt pour vos travaux.

Par ailleurs, nous notons que les industries portuaires contribuent quelque 17 millions de dollars de recettes fiscales à l'économie locale. Thunder Bay aurait bien du mal à fournir les services municipaux à nos membres et à assurer l'éducation de nos enfants si la contribution fiscale de ce secteur était réduite.

Thunder Bay a un port céréalier efficace. La rotation des wagons de chemin de fer dans notre port est plus courte que dans d'autres ports canadiens, particulièrement lorsque nous travaillons à plein rendement. Cela a été le cas en 1994, lorsque nous avons pu ramener à 13 jours le cycle de rotation de wagons des céréales de fort volume comme le blé.

Par ailleurs, les travailleurs du port de Thunder Bay ont trouvé un terrain d'entente avec les producteurs canadiens de ressources qui est si vital pour la réussite d'un port. Cette reconnaissance d'une interdépendance mutuelle a été concrétisée en 1994 lorsque les travailleurs des élévateurs à grains ont signé une convention collective de trois ans après deux semaines de négociations seulement. D'autres fournisseurs de services de ports, tels que les terminaux de charbon et de potasse et les installations de fret général n'ont jamais, pour leur part, connu de grève.

Le comité permanent doit savoir que Thunder Bay est un port productif, axé sur le service à la clientèle. La réussite du port ne doit pas—nous répétons ne doit pas—être compromise par aucune des recommandations que vous formulerez. Nous avons déjà été pénalisé par le passé par les réformes de la politique nationale. La Loi sur le transport du grain de l'Ouest de 1984 a eu des conséquences universellement négatives pour notre port. Nous vous demanderons de réfléchir soigneusement à vos recommandations afin d'assurer qu'aucune conséquence négative ou fortuite ne vienne frapper nos industries.

[Texte]

In our presentation today we provide brief commentary on each of the four specific areas you are studying. It must be noted that our commentary in these more technical areas will be limited by the fact that we are not experts in these fields.

Our community interest in the existence of a viable, cost-effective and mechanically reliable seaway is obviously huge. The waterway is our link to the world and as such is Thunder Bay's lifeline. The things we hear regarding the seaway do not change year to year. We hope the recommendations of the standing committee address these things.

Costs of using the seaway must not escalate to the point where the route is not competitive with alternative export routing such as the Mississippi system or rail-direct movements to salt-water ports. If costs escalate beyond the competition, traffic will be lost. Until seaway reform is fully reviewed, tools should remain frozen. To this end we heartily endorse the recommendation of the seaway subcommittee, chaired by MP Joe Comuzzi, which reported to the Minister of Transport last year with comprehensive recommendations for seaway survival. To these recommendations we would add that commercialization of the seaway should be pursued in a joint federal government-industry focused initiative.

Pilotage is another areas where commentary reaching our ears over decades has been universally negative in terms of the cost of the service. At the same time, to the best of our knowledge, no one has questioned the need for pilots to safely navigate ships where vessel masters do not know local waters, for example salties in restricted waterways.

The pilotage system to us, as rank amateurs, seems out of balance. It is unreasonable that the pilotage authorities, by virtue of monopoly empowerment by federal legislation, should be able to employ pilots at a cost of up to \$160,000 per pilot per year in the Laurentian pilotage region. It seems unconscionable that a monopoly service provider should be able to extract from a Canadian shipowner fees up to \$5,000 a day for services a shipowner does not even need, apart from the fact that the monopoly service provider has been permitted by law to define and institutionalize what shipowners need. We are told that on occasion the cost of pilots for a day for the Canadian flags vessel can exceed the cost of the entire crew of the vessel.

Our perhaps naïve cure for such seemingly incredible excess is rooted in the basic philosophy of the Chamber of Commerce. There has to be a competitive dynamic introduced to the provision of this service. Major shipping lines, Canadian shipowners, and multiple—if available—private service providers, once licensed, should be allowed to compete with the existing monopolies for the provision of these services. The licensing of pilots must be removed as one of the responsibilities of the monopoly service provider. An independent agency must be the licensing agency.

[Traduction]

Dans notre exposé d'aujourd'hui nous formulons quelques brèves remarques sur chacun des quatre domaines spécifiques que vous étudiez. Je précise que nos positions sur ces aspects techniques seront limités par le fait que nous ne sommes pas experts dans ces domaines.

L'existence d'une voie maritime viable, rentable et mécaniquement fiable intéresse évidemment notre localité au plus haut point. La voie maritime est notre lien avec le monde, le cordon ombilical qui maintient Thunder Bay en vie. Ce que nous entendons dire au sujet de la voie maritime ne change pas d'année en année. Nous espérons que les recommandations du comité permanent en tiendront compte.

Le coût du passage par la voie maritime ne doit pas grimper jusqu'à un point où cette route ne sera plus compétitive avec les routes de substitution telles que le Mississippi ou le transport direct par rail vers les ports de mer. Si les coûts augmentent excessivement, nous perdrons ce trafic. Tant que la dernière main n'aura pas été mise à la réforme de la voie maritime, l'outil devrait rester gelé. Aussi nous souscrivons pleinement à la recommandation du sous-comité sur la voie maritime qui a été présidé par le député Joe Comuzzi et dans le rapport du ministère des Transports, l'année dernière, qui contenait un ensemble de recommandations en vue d'assurer la survie de la voie maritime. Nous ajoutons à ces recommandations celle que la commercialisation de la voie maritime doit être effectuée au moyen d'une initiative concertée du gouvernement fédéral et du secteur privé.

Le pilotage est un autre domaine où tous les commentaires qui sont parvenus à nos oreilles au fil des décennies ont été universellement négatifs, la grande doléance étant le coût du service. Néanmoins, à notre connaissance, nul n'a jamais contesté la nécessité de pilotes pour faire passer les navires en toute sécurité dans des passages mal connus des commandants de bord des navires océaniques.

À nos yeux de profane, le système de pilotage apparaît déséquilibré. Il est déraisonnable que les administrations de pilotage, du fait du monopole que leur confère la législation fédérale, puissent payer à leurs pilotes des salaires atteignant 160 000\$ par an dans la région de pilotage du St. Laurent. Il apparaît scandaleux qu'un prestataire de service monopolistique puisse extorquer aux armateurs canadiens des redevances atteignant 5 000\$ par jour pour des services dont il n'a même pas besoin, indépendamment du fait que le même prestataire de ce service est autorisé par la loi à définir et à institutionnaliser ce dont les armateurs ont besoin. On nous dit qu'à l'occasion, le coût d'une journée de pilote, pour un navire battant pavillon canadien, peut dépasser le coût de tout l'équipage de ce navire.

Notre remède, peut-être naïf, à ses incroyables excès, est ancré dans la philosophie fondamentale de la Chambre de commerce. Il faut introduire une dynamique concurrentielle dans la prestation de ce service. Les principales compagnies de navigation, les armateurs canadiens et des prestataires de services privés multiples, une fois qu'ils obtiennent l'agrément requis, devraient pouvoir concurrencer les monopoles existants pour la prestation de ces services. Le brevetage des pilotes doit être enlevé aux prestataires monopolistiques des services. Les brevets doivent être décernés par un organisme indépendant.

[Text]

We, as a future—and technology—embracing organization, strongly recommend that satellite-based navigation technology be employed wherever possible to replace traditional pilotage. In fact, we see the Great Lakes seaway system as a global development centre for satellite-based navigation wherein the development of new technology will provide business opportunities that Canadians can market worldwide.

[Translation]

Quant à nous qui sommes une organisation tournée vers l'avenir et les technologies nouvelles, nous recommandons fortement le recours à la technologie de navigation par satellite chaque fois que possible pour remplacer le pilotage traditionnel. De fait, nous pensons que le réseau Voie maritime—Grands Lacs pourrait devenir un centre mondial de développement des systèmes de navigation par satellite, les technologies nouvelles ainsi produites pouvant être commercialisées par des Canadiens dans le monde entier.

• 1135

We do not fully appreciate the complexities of the Canadian port management system. We know that is too complex and suggest that it needs simplification.

Nous avons du mal à cerner les complexités du système de gestion des ports canadiens. Nous savons qu'il est trop complexe et considérons qu'il doit être simplifié.

Multiple models of port management for Canada's major ports need to be brought to a common denominator. We believe that this common denominator should put ports relatively at arm's length from Transport Canada in terms of day-to-day operations, while maintaining federal control overall.

Il s'agit de ramener à un dénominateur commun les formes multiples de gestion des principaux ports du Canada. Nous pensons que ce dénominateur commun devrait placer les ports dans une situation d'indépendance relative par rapport à Transports Canada pour ce qui est de leur fonctionnement quotidien, tout en préservant une tutelle fédérale d'ensemble.

To follow the general direction of the chambers of commerce of Canada, we suggest that the massive institution that is the Canadian Coast Guard is a unique candidate for the type of commercialization that seems to have found favour with this government. Many coast guard services are no doubt deliverable by the private sector at less cost than is currently the case.

Nous emboîtons le pas aux autres Chambres de commerce canadiennes pour préconiser, en ce qui concerne l'organisation énorme qu'est la Garde côtière canadienne, le genre de commercialisation qui semble avoir la faveur du gouvernement actuel. Quantité des services de la Garde côtière pourraient certainement être assurés par le secteur privé à moindre coût.

The supply and annual installation of aids to navigation is clearly a function that should be performed by the private sector. Other functions may be more readily privatized in some areas of the country than in others.

La fourniture et la mise en place annuelle des aides à la navigation est manifestement une fonction qui pourrait être remplie par le secteur privé. D'autres pourraient être plus facilement privatisées dans certaines régions du pays que dans d'autres.

A detailed review must be undertaken to see how the maximum divestiture of coast guard functions from the public to the private sector can best be affected.

Il convient donc d'entreprendre un examen détaillé pour déterminer la meilleure façon de privatiser au maximum les fonctions de la Garde côtière.

Duplication of coast guard activities by other government departments must cease. The best way in which to do this will be to consolidate all government maritime activity sectors under one ministry. This should be undertaken immediately. Only after those coast guard activities deemed necessary by the commercial maritime sector have been identified and brought to the lowest-cost method of delivery should cost recovery be implemented.

Le chevauchement des activités de la Garde côtière avec celles d'autres ministères doit cesser. La meilleure façon d'y parvenir sera de regrouper tous les secteurs d'activité maritime du gouvernement au sein d'un seul et même ministère. Cela devrait être fait immédiatement. Le recouvrement des coûts ne doit commencer qu'une fois qu'on aura identifié les activités de la Garde côtière que le secteur maritime commercial juge indispensable et que la méthode de prestation la moins chère aura été mise en place.

In conclusion, there is no longer any margin for government to say to industry, "These are the services we deliver and they cost us too much, so this is how we, the government, want you, industry, to pay for them". Taking this approach might be tantilizing for government in today's cash-deficient environment, but adopting this approach is a bona fide recipe for disaster when such cost recovery would cripple Canadian exports, which are our economy's life-blood.

En conclusion, le temps est révolu où le gouvernement pouvait dire à l'industrie «voilà les services que nous fournissons et ils nous coûtent tant, voilà donc comment nous, le gouvernement, voulons que vous, l'industrie, en payez le coût». Cette approche doit être très tentante pour un gouvernement à bout de ressources financières, mais elle conduirait aussi irrémédiablement au désastre si un tel recouvrement des coûts paralysait les exportations canadiennes, qui sont l'oxygène de notre économie.

We believe that the harbour commission model, which provides for local representation on the board of directors, is inherently superior to the Ports Canada system, which builds and feeds an Ottawa-based bureaucracy, Ports Canada, and limits the freedom and control of the local ports corporations.

Nous pensons que le modèle de la commission portuaire, qui autorise une représentation locale au conseil d'administration, présente une supériorité inhérente au système de Ports Canada, qui ne fait qu'alimenter une bureaucratie basée à Ottawa et limite la liberté et la marge de manoeuvre des sociétés portuaires locales.

[Texte]

The chamber's interaction with the local harbour commission has exposed one major weakness: the relative inability to develop federal lands under its control. We say "relative" because, although it can be done, a cumbersome approval process through Ottawa limits the ability of the commission quickly to offer real estate to industry with potential to locate in our community.

Nothing turns a potential development off more quickly than a major delay involving a trip to the national capital for approval. In our estimation, this approval process needs to be streamlined, as business opportunities will not always wait for bureaucracy.

Additionally, on ports and harbours, we believe, through our limited research on the subject, that the 500-plus small harbours administered by Transport Canada should be removed as a federal crown responsibility. They should be sold to the private sector, given to municipalities, or closed. The cost of non-productive, non-commercial, and single-purpose wharves, etc., should not be borne by the taxpayers of Canada through Transport Canada. The federal government can raise money through sales while limiting liability and providing private-sector business opportunities.

We advocate a user-pay, user-say approach to cost recovery, along with maximum privatization, before any cost recovery is considered.

We also advocate that a clear distinction be made between costs that are incurred entirely for the public good and that the costs continue to be funded from the national tax base.

The Thunder Bay Chamber of Commerce thanks the Standing Committee on Transport for recognizing Thunder Bay as a transportation centre profoundly dependent on national maritime policy. We thank you for your presence in our community.

At the end of our presentation is a summary of our recommendations.

The Chairman: For rank amateurs, as you call yourselves, you have a very focused submission that is frank and straightforward on the objectives that are of interest to us. We appreciate that.

Mr. Hoepfner.

Mr. Hoepfner: I appreciate you coming before the committee as a chamber. It always makes it informative to see all players here and to get their input.

I'm interested in the economic impact, \$50 per tonne. What is the total tonnage of grain going through here? I should know it, but I've forgotten. It is 16 million, or is that too high?

Mr. Jerry Cox (President-Elect, Thunder Bay Chamber of Commerce): It certainly varies, as you know, from year to year. But I believe our storage capacity is 1.7 million, and we average about seven times that in the nine-month season. I stand to be corrected, sir, but I believe it's about 12 million, 11 to 12 million.

[Traduction]

Les contacts de notre Chambre de commerce avec la commission portuaire locale ont mis en évidence une grande faiblesse: l'incapacité relative à mettre en valeur les terrains fédéraux qui relèvent d'elle. Nous disons que c'est une incapacité «relative» car, bien que ce soit possible, il faut suivre un processus administratif très lourd passant par Ottawa qui limite la capacité de la commission à offrir rapidement des terrains aux industries désireuses de s'établir dans notre localité.

Rien ne dissuade mieux un industriel qu'un retard majeur comportant un voyage dans la capitale nationale pour obtenir des autorisations. À notre sens, ce processus d'agrément doit être rationalisé, car les occasions de développement qui se présentent n'attendent pas toujours les bureaucrates.

Par ailleurs, pour ce qui est des ports et havres, nous considérons que les quelque 500 petits administrés par Transports Canada devraient cesser de relever du gouvernement fédéral. Ils pourraient être vendus au secteur privé, donnés aux municipalités, ou bien encore être fermés. Le coût de havres non productifs, non commerciaux et n'ayant qu'un seul usage ne devrait pas être pris en charge par les contribuables canadiens, par le biais de Transports Canada. En les vendant, le gouvernement fédéral peut lever des fonds, tout en limitant ces risques et en offrant des opportunités commerciales au secteur privé.

Nous préconisons l'approche de l'utilisateur-payeur, usager-décideur du recouvrement des coûts, doublée de la privatisation maximale avant l'entrée en vigueur du recouvrement des coûts.

Nous recommandons également que soient clairement identifiés les coûts encourus entièrement pour le bien public, ces coûts continuant à être financés par les recettes fiscales nationales.

La Chambre de commerce de Thunder Bay remercie le comité permanent des Transports d'avoir reconnu Thunder Bay comme un centre de transport lourdement dépendant de la politique maritime nationale. Nous vous remercions d'être venu dans notre ville.

Vous trouverez un résumé de nos recommandations à la fin du mémoire.

Le président: Pour des profanes, comme vous vous qualifiez, vous avez présenté un exposé très réfléchi et franc sur les questions qui nous intéressent. Nous vous en remercions.

Monsieur Hoepfner.

M. Hoepfner: Je remercie la Chambre de commerce d'avoir comparu devant notre comité. Il est toujours bon pour nous de voir ici tous les intéressés et d'entendre leurs avis.

Je m'intéresse à l'impact économique du port, 50\$ par tonne. Quel est le volume total du grain transitant par chez vous? Je devrait connaître le chiffre, mais je l'ai oublié. Est-ce 16 millions, ou bien est-ce trop élevé?

• 1140

M. Jerry Cox (président-élu, Chambre de Commerce de Thunder-Bay): Comme vous le savez, le chiffre varie d'année en année. Mais je crois que notre capacité d'entreposage est de 1,7 million de tonnes, et nous faisons en moyenne sept fois ce chiffre pendant la saison de neuf mois. Je peux me tromper, monsieur, mais je pense que c'est de l'ordre de 12 millions de tonnes, 11 à 12 millions.

[Text]

[Translation]

Mr. Hoepfner: I thought I had seen somewhere in the record that it was 16 million. That's getting very close. So that's of tremendous benefit to this community. Estimated at 12 million, that is \$600 million in spin-offs.

I was just going to point out to you that every dollar it is costing us more through inefficiency is also a deterrent in the western economy. The amount of money taken out of the western economy by inefficiencies, extra costs, is tremendous. So we have something in common at stake here. You need the tonnes. We need the costs reduced to develop our economy.

I was going to point out to you—and you may think this is astounding, but it comes from the National Transportation Agency... You were talking about the efficiency of the cars coming out of Thunder Bay. Do you know at what speed the cars are travelling from Thunder Bay to the prairies? It is 2.6 miles an hour, 2.2 going to the west coast. So you can see there is a lot of room for improvement. Or car turnaround—I think it's a day less than it was in 1908. So there is room for improvement. I hope we can find that solution.

I was wondering what kind of incentive you would be able to encourage your municipal people to give as far as tax breaks are concerned, where there is a \$600 million spin-off, and I see taxes on grain handlers being thirty or forty times higher here than they would be in Duluth. Somewhere you have to try to help us bridge those costs.

Ms Powell: I know it's very difficult to provide any sort of bonusing through other legislation, through the tax system provincially. At the same time, I know the grain elevators have had a major concern about how that tax is calculated. If there could be a consideration... I don't recognize this as a federal concern, but provincially, when it comes to assessment and the taxation of the grain elevators, there should be some consideration. The system needs to be modified so these businesses are not paying tremendous taxes and they can stay in business, so the tax base can stay here indefinitely.

Mr. Hoepfner: My concern is that these costs are all passed on to me, as a producer. We're getting to the point where we can't produce any more to ship it down here. We need some tremendous help in reducing inefficiency and taxes, whatever is needed, to give us a livelihood.

Ms Powell: Perhaps in discussions with the provincial assessment people we can look at that.

Mr. Hoepfner: You probably have a tremendous amount of clout there, as a chamber of commerce. I encourage you to take that route: to try to encourage the tax to come down so we can support you in shipping grain.

Mr. Cox: I would like to point out that the Thunder Bay Chamber of Commerce has taken a very active role in exactly the matter you raise, which is, of course, taxation, particularly when it comes to companies that are resident in our community, with grain elevators. That, as our president has pointed out, and as municipal officials have very clearly pointed out to us, is a provincial scenario, although we do believe the two have to talk together, which is why we continue to put our emphasis in municipally to encourage some change there.

M. Hoepfner: Je pensais avoir lu quelque part que c'était 16 millions. En tout cas c'est proche. Cela rapporte donc énormément à votre localité. Sur la base d'un chiffre de 12 millions de tonnes, cela ferait des retombées économiques de 600 millions de dollars.

J'attire votre attention sur le fait que chaque dollar gaspillé du fait des inefficiences pénalise également l'économie de l'Ouest. Le prélèvement opéré sur l'économie de l'Ouest du fait des inefficiences, des frais supplémentaires, est énorme. Nous avons donc ici un intérêt commun. Vous avez besoin du tonnage. Nous avons besoin d'une réduction du coût pour développer notre économie.

Je voulais aussi vous signaler—et cela vous étonnera, mais le chiffre provient de l'Agence nationale des transports... Vous parliez de la rapidité de rotation de wagons à Thunder Bay. Savez-vous à quelle vitesse les wagons se déplacent à Thunder Bay et les Prairies? C'est 2,6 milles par heure, 2,2 en direction de la côte ouest. Vous pouvez donc voir qu'il y a place pour beaucoup d'amélioration. Le rythme de rotation des wagons—je pense que c'est un jour de moins qu'en 1908—il y a donc beaucoup de possibilités d'amélioration. Je pense que l'on trouvera la solution.

Étant donné l'importance de ces 600 millions de dollars de retombées économiques, quelles sortes d'incitation fiscale la municipalité pourrait-elle accorder, sachant que les sociétés de manutention de grain paie 30 ou 40 fois plus de taxes municipales qu'à Duluth. Il faut bien que vous nous aidiez quelque part à combler ces écarts de coût.

Mme Powell: Je sais qu'il est très difficile d'accorder des abattements par le biais d'autres législations, par le biais du Régime fiscal provincial. Je sais par ailleurs que les compagnies d'élevateurs désapprouvent la façon dont cette taxe est calculée. S'il pouvait y avoir un régime spécial... Je sais que ce n'est pas du ressort fédéral, mais au niveau provincial, s'agissant de l'évaluation et de l'imposition des élevateurs à grain, il devrait y avoir un régime particulier. Il faut modifier le système de façon à ce que ces entreprises ne paient pas des montants de taxe énorme et puissent survivre, et de façon à ce que cette assiette fiscale ne soit pas perdue.

M. Hoepfner: Mon problème est que tous ces coûts se répercutent jusqu'à moi, le producteur. Nous en venons au point où nous ne pouvons pas produire plus à cause du coût de transport jusqu'ici. Nous avons besoin d'une aide énorme pour réduire les inefficiences et les taxes, partout où cela est possible, afin que nous puissions gagner notre vie.

Mme Powell: Nous pourrions peut-être en parler avec les responsables provinciaux de l'évaluation foncière.

M. Hoepfner: Vous avez sans doute beaucoup d'influence auprès d'eux, en tant que chambre de commerce. Je vous encourage à emprunter cette voie: faire baisser les taxes municipales afin que nous puissions vous soutenir avec l'expédition du grain.

M. Cox: Je voudrais vous signaler que la Chambre de commerce de Thunder Bay a joué un rôle très actif précisément à ce sujet, les taxes foncières payées par les compagnies d'élevateur de notre ville. Cela est du ressort provincial, ainsi que notre président l'a indiqué et ainsi que les fonctionnaires municipaux nous l'ont clairement fait savoir. Mais nous pensons que les deux niveaux doivent se concerter et c'est pourquoi nous continuons à faire pression également sur la municipalité.

[Texte]

It is my understanding that reassessment very recently in Thunder Bay will at least begin to address that concern about the taxation level for the properties along the waterfront. I believe that is going through right now.

Mr. Hoepfner: Why has it got out of hand so far? Does this hold true of other products, or is it just the grain terminals that are taxed so high?

Ms Powell: I think we'll all agree we're all taxed too high. But when it comes to the method of assessment for the grain elevators, it is on replacement cost for these structures and not necessarily on their profitability and ability to pay these tremendous costs. So there are some discrepancies in how the assessment system actually works.

There is an opportunity to look at it again. I know there is an appeal process in which grain elevator owners have been fighting for some time, and I understand there have been some changes in other provinces, which we're hoping to see follow through in Ontario.

• 1145

Mr. Hoepfner: I appreciate those comments.

Mr. Jordan: I've heard the concern about the costs of pilotage wherever we've been, so there must be some validity to it.

We were taken through a scenario yesterday with Stelco in Hamilton where they were trying to be competitive. They could do something about all aspects of their operation until they got to pilotage. That seems to be a kind of brick wall.

To me, it just doesn't add up. There must be some way an industry can be provided with some tools so that they have a choice. If you're over-restricted or overgoverned or they're over-organized as a group, we have to break through what seems to be a barrier with the attitude that it has always been this way and nothing can change it. I fail to accept that.

Just to get back to what Jake was talking about, you want to keep your port as competitive as it can be because, as you say, the seaway system is sort of the lifeline to it. We keep hearing that some of your opposition, if you like, or some of your competition is from the Duluth port where we hear there's a great and wide discrepancy in the municipal tax level. Would you be prepared to accept you'd have to address that issue? Whether by assessing lower or applying a heavier mill rate, it doesn't really matter, you'll end up with a tax bill that's largely even. Would you take that into consideration when trying to keep a more competitive edge to your port because their competition is Duluth, where they presumably don't generate nearly as much revenue as you do from the basis on which your port is set up?

Whenever you launch into something different like this and are looking at a totally different way of funding something, be it privatization or whatever, there are some risks involved. I think you'd have to agree with that.

If you're depending on the assessment and the taxes generated from your port, I think you'll have to be very concerned there, because it may have the effect that, sure, you're going to lower your tax and your ability to generate

[Traduction]

Je crois savoir que la réévaluation toute récente effectuée à Thunder Bay doit commencer à faire sentir ses effets et à atténuer le problèmes des taxes lourdes auxquelles les propriétés en bordure du lac sont assujetties. Je pense que c'est en train de se régler.

M. Hoepfner: Pourquoi est-ce allé si loin? Est-ce que c'est vrai également pour d'autres produits, ou bien les terminaux céréaliers sont-ils les seuls à être aussi lourdement taxés?

Mme Powell: Je pense que tout le monde s'estimera toujours trop lourdement taxé. Mais s'agissant de la méthode d'évaluation des élévateurs à grain, on prend comme base le coût du remplacement de ces structures et non nécessairement les profits qu'elles retirent et la capacité à payer des frais aussi énormes. Il y a donc quelques anomalies dans le fonctionnement du système d'évaluation.

Mais il existe la possibilité de revenir là-dessus. Je sais qu'il y a un mécanisme d'appel et que les compagnies d'élévateur luttent à ce niveau depuis quelque temps; je crois savoir aussi que des changements ont déjà été apportés dans d'autres provinces et j'espère que l'Ontario emboîtera le pas à ces dernières.

M. Hoepfner: Je vous suis.

M. Jordan: Partout où nous nous sommes rendus, on nous a fait état des frais de pilotage, ce qui nous porte à croire que les critiques ne sont pas entièrement sans fondement.

Hier, les gens de Stelco, à Hamilton, nous ont expliqué ce qu'ils faisaient pour tenter d'être compétitifs. Ils avaient pris sur tous les aspects de leurs opérations sauf le pilotage. Là, ils se heurtaient à un mur.

Je ne comprends pas. Il doit y avoir moyen d'offrir aux entreprises une certaine souplesse dans le choix de leurs outils. À imposer trop de restrictions, trop de conditions ou une organisation trop serrée, on contribue à l'idée que le mode de fonctionnement établi ne saurait être modifié, ce qui me paraît inacceptable.

Mais pour en revenir à ce que Jake disait, il faut que votre port assure sa compétitivité car le système de navigation que constitue la Voie maritime est sa seule planche de salut. On ne cesse de nous répéter que l'adversaire que représente le port de Duluth bénéficie d'une fiscalité municipale qui l'avantage beaucoup. Êtes-vous prêts à vous pencher sur ce problème-là que ce soit par une baisse des taxes foncières ou une augmentation du taux d'imposition au millième? L'important, c'est qu'il en résulte une fiscalité plus égale. Accepteriez-vous de tenir compte de cela dans vos efforts en vue de permettre à votre port de rester compétitif par rapport à Duluth qui, on l'imagine, n'a pas des revenus aussi importants que les vôtres?

Chaque fois qu'on envisage des changements et qu'on cherche des moyens radicalement nouveaux de financer quelque chose, que ce soit par la privatisation ou par un autre moyen, certains risques se posent. Je pense que vous êtes d'accord sur ce point.

Si donc, vous comptez sur les taxes foncières et les impôts que vous verse le port, il y a, je crois, sujet à étude car, bien sûr vous pouvez toujours décider de réduire les impôts et d'amputer les recettes que vous tirez du port, mais ce sera la ville alors qui

[Text]

wealth from your port, but then the city is going to have to absorb the rest. I think you'd be oversimplifying if you just said let's take it away from those people and make it up. Where are you prepared to make it up? Would you think that would be a concern in the community, realizing this port has to compete with that one and if they have a distinct advantage regarding municipal assessment and taxes, the city then would have to pick up the balance from general taxation, education, the whole list?

We've heard from several chambers, and you're pretty well all bang on about the objectives of this committee in our role of examining the situation as it exists and as to what we can do about it.

That's the one thing I would question you on. Are you prepared, then, to generate taxes from some other source if it is found that what makes your port non-competitive is municipal taxes?

Ms Powell: I believe that if it means the survival of our port and the economic future of this community, that would be something that would be given a priority. I can't speak for the city officials.

At the same time, I think the whole assessment issue within the city of Thunder Bay is a complex issue that has to be re-examined. We have just undergone a reassessment, and the loss of some of our industrial tax base has meant that our commercial and industrial assessments have doubled and tripled in some cases. So we recognize there's a need to balance.

Because the port is such a major contributor to our entire economy, I'm sure our municipal leaders as well as the chamber and businesses would wholeheartedly support at least some sort of plan to ensure that tax base is maintained at some point.

I think Jerry also wanted to comment.

• 1150

Mr. Cox: Again, we're not experts, and I don't want to pretend to be. So please accept my comments as being at a level that might be somewhat childish for this committee.

A lot of what we've done in the past has been based on east-west relationships, because of Canada being spread east-west, and the reality, I think for all of us, is that north-south—i.e., our competition in Duluth—has to be addressed. Obviously that's a very difficult thing for federal governments to come to grips with, but my impression is that has already begun and that's being recognized. That's just part of the reality that Thunder Bay is going to have to compete with markets such as Duluth, and vice versa.

What we ask for ultimately, as a chamber of commerce, are things such as equal playing fields, standardization, privatization, non-duplication of effort, and so on. There are also a lot of things that ports such as Duluth and Thunder Bay can do together to help enhance it and create a regional area that would enhance the area for the Great Lakes.

[Translation]

devra prendre la relève. Ce serait simplifier à l'extrême que de dire, eh bien, soulageons cette partie-là de la ville, et nous compenserons ailleurs. Avec quoi allez-vous opérer la compensation? Pensez-vous que les habitants seront d'accord avec vous lorsqu'il s'apercevront que si votre port, pour concurrencer un port voisin, doit être clairement avantagé au chapitre des taxes foncières et des impôts municipaux, auquel cas la municipalité aura à compenser ce manque à gagner en percevant davantage de taxes foncières, scolaires et autres?

Nous avons recueilli le témoignage de plusieurs chambres de commerce, et vous avez tous une assez bonne idée des objectifs que s'est fixés notre comité qui est chargé d'examiner la situation actuelle en vue de l'améliorer.

Cela dit, j'aurais une question à vous poser. Êtes-vous donc disposés à chercher de nouvelles sources de recettes fiscales si l'on constate que ce sont précisément les taxes municipales qui nuisent à la compétitivité de votre port?

Mme Powell: Dans la mesure où il y a de la survie de notre port et de l'avenir économique de notre collectivité, il conviendrait d'accorder à ce genre de mesure la priorité. Mais j'ignore ce qu'en penseraient les dirigeants municipaux.

Cela dit, à Thunder Bay, la taxe foncière est un domaine compliqué sur lequel il va falloir se pencher. Nous venons de réviser notre rôle d'évaluation, et l'amenuisement de notre assiette d'imposition a entraîné un doublement, parfois un triplement, de l'évaluation foncière des établissements commerciaux et industriels. C'est dire à quel point nous sommes conscients du besoin de parvenir à un nouvel équilibre.

Étant donné le rôle prépondérant que le port joue dans notre économie, je suis persuadée que nos dirigeants municipaux, tout comme la chambre de commerce et les entreprises locales, seraient tout à fait favorables à certaines mesures destinées à préserver l'assiette d'imposition.

Je crois que Jerry avait quelque chose à dire sur ce point.

M. Cox: Je le répète, nous ne sommes pas experts en la matière. Je sollicite donc votre indulgence au cas où je vous dirais des choses qui pourraient vous paraître banales.

Beaucoup des initiatives que nous avons prises dans le passé étaient fondées sur la relation est-ouest, étant donné que c'est la dimension géographique qui s'impose à notre pays. Mais il va nous falloir à tous tenir compte de la dimension nord-sud puisque, par exemple, notre concurrent, c'est Duluth. Il est clair que les divers gouvernements fédéraux ont eu de la difficulté à saisir ce concept, mais j'estime qu'on commence à en reconnaître la pertinence. La réalité nous porte à croire que Thunder Bay va devoir entrer en concurrence avec des marchés tels que Duluth, et vice versa.

En tant que chambre de commerce, nous voudrions qu'il y ait, par exemple, égalité des chances, normalisation, privatisation, suppression des chevauchements, et ainsi de suite. Il y a également beaucoup de tâches que des ports tels que Duluth et Thunder Bay pourraient entreprendre en commun afin de créer, dans la région, des conditions qui amélioreraient leur situation vis-à-vis du reste de la région des Grands Lacs.

[Texte]

Our message is, the chamber to the city... We've been privileged to be in the kinds of discussions with the City of Thunder Bay to which you allude. You're 100% correct, obviously, that revenues in the tax base are shifting very dramatically, and as a city we have to be prepared to adapt to that. As a chamber of commerce, as a city official would say, they can't do deficit financing anyway, so they have to come up with a way to balance the budget.

Our message has been very clear and very uniform. We're here to help them to do that, but it has to be run in the same way. Reorganization has taken place within our city, as it has with a number of communities—Edmonton being one of them—where our city officials have taken a very businesslike approach to the way in which they now structure departments and to elimination of duplication. That's all we can ask them to do. Beyond that, yes, we have to be prepared to pay the price.

The Chairman: Mr. Hubbard, you had a supplementary question.

Mr. Hubbard: I'm not sure if it's supplementary, but I'm a little bit concerned. We have in paragraph two a philosophy: user pay, privatization. We've heard evidence this morning of national policies that we're concerned about. We've heard complaints about the Jones Act. Maybe Canada should have had a Jones Act. I'm not sure, but certainly without it, we have a very poor shipping industry in this country today.

Fifty years ago Thunder Bay had very little grain, and most of your success has been the result of a national policy to build a seaway and to make that method of transporting goods and services—mainly goods—from one area of Canada to another.

I'm a bit disappointed in hearing you say that any port that is a bit smaller than others should be simply shut down. The area of Thunder Bay has benefited greatly from national politics.

We have to realize that in the 1950s probably 80% of the ships of the world could have come to Thunder Bay to pick up your product. Today maybe between 10% and 20% of the national ships or international ships that are on the waterways of the world can come up here.

If as Canadians we are to accept the fact of user pay and look for major modifications in your seaway, Mr. Comuzzi, we have to look upon it as a national program. The idea of looking upon that as a user pay system and the ports that are along the way paying the costs certainly wouldn't reflect their ability to do so.

So I hope that our entire procedure in this, Mr. Comuzzi, won't resort to user pay and looking at the seaway in the future as the responsibility of the few ports that are along the way.

[Traduction]

Notre message aux dirigeants municipaux, c'est que... Nous avons eu la chance de pouvoir participer, avec la ville de Thunder Bay, aux discussions que vous venez d'évoquer. Vous avez parfaitement raison, il est clair que l'assiette fiscale s'est radicalement rétrécie et que la ville va devoir s'adapter à ce nouvel état de choses. Puisque la municipalité ne peut financer un déficit, il va bien falloir trouver une manière de boucler le budget.

Notre message est très clair et très cohérent. Nous sommes ici pour aider les dirigeants municipaux à équilibrer leur budget, mais il n'y a pas 36 manières de régler le problème. Notre ville a fait l'objet d'une réorganisation, comme d'autres villes telles qu'Edmonton, et nos responsables municipaux ont fait preuve d'une grande rigueur dans la manière dont ils ont restructuré les services municipaux et éliminé les chevauchements. On ne peut pas leur en demander plus. Si cela ne suffit pas, c'est nous qui, effectivement, devons assumer les coûts.

Le président: Monsieur Hubbard, n'aviez-vous pas une question supplémentaire à poser?

M. Hubbard: Je ne suis pas certain qu'il s'agisse d'une question supplémentaire, mais je suis, il est vrai, un petit peu inquiet. Nous trouvons exposée au paragraphe deux la philosophie qui est fondée sur la privatisation et sur le principe de l'utilisateur-payeur. Ce matin, plusieurs personnes ont évoqué des politiques nationales qui suscitent notre inquiétude. Certains ont formulé des critiques à l'égard de la Loi Jones. Mais peut-être que nous devrions nous aussi, au Canada, adopter une telle mesure législative. Je n'en suis pas certain, mais il est clair que l'absence de ce genre de mesure a donné, au Canada, une industrie du transport maritime en triste état.

Il y a 50 ans, Thunder Bay n'accueillait qu'une faible partie du transport des céréales, et votre succès a été dans une grande mesure attribuable à une politique nationale qui a entraîné la construction d'une voie maritime permettant le transport de marchandises et de services—de marchandises principalement—d'une région du Canada à une autre.

Je suis un peu déçu de vous entendre dire que tout port qui n'atteindrait pas une certaine dimension serait tout simplement fermé. La région de Thunder Bay a été beaucoup avantagée par les politiques nationales.

Dans les années cinquante, environ 80 p. 100 des navires dans le monde pouvaient parvenir jusqu'à Thunder Bay pour charger vos marchandises. Aujourd'hui, de 10 à 20 p. 100 des navires naviguant de par le monde peuvent se rendre ici.

Si, en tant que Canadiens, nous devons accepter le principe du paiement par l'utilisateur et entreprendre, monsieur Comuzzi, d'importantes transformations de votre voie maritime, il va falloir considérer tout cela comme un programme d'envergure nationale. Je ne vois pas comment l'on pourrait se contenter de refiler la note à l'utilisateur et aux ports intéressés.

C'est pour cela que j'espère, monsieur Comuzzi, qu'il ne s'agira pas simplement d'imposer le principe de l'utilisateur-payeur et d'affirmer que le développement futur de la Voie maritime sera à la charge de quelques ports situés le long du fleuve.

[Text]

Mr. Hoepfner, with his grain. . . I find it very difficult to believe there's an impact of \$50 per tonne. What is your impact in the west in terms of what you get for some of that grain? You're probably talking about \$90 a tonne for some of your oats.

Mr. Hoepfner: It depends on what grain you have. For wheat you get a little bit more. If you go to barley and oats, you're getting close to that. After you take the freight rates off, you don't have much left on some of these products, especially the feed grains.

Mr. Hubbard: So my caution to you is to look more philosophically at some of this. The prairie farmers might want to ship a lot of their grains to the south, and if we accept an entirely free enterprise look at this particular idea of shipping, I'm sure that Thunder Bay would not be a benefactor of it.

It's only a word of caution, but it's something that we have to consider as a group. If we throw this entire thing open to market forces, then the market forces might direct a lot of our goods to other areas.

• 1155

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Charles.

Did you want to comment on that? I think we'll go right to Mr. Comuzzi then for a question.

Mr. Comuzzi: Thank you very much, Ms Powell and Mr. Cox for coming on short notice and making such a fine presentation.

We're like you: there's nobody at this table that's an expert, except maybe David over in the corner. We're just trying to come up with the right answers here.

I think the experts have been involved in maybe causing the problems we're trying to correct today. Look at the labour contracts we've entered into in some ports and the pilotage authorities we've structured statutorily into a position with the Western Grain Transportation Act that truly is an artificial way of financing a transportation system in a country. We're trying to correct those.

Let me comment on what Charlie said just a moment ago. If things go as we anticipate they will go—there will be a substantial revamping of our grain policy—then there will be an elimination of the subsidy being paid to the transportation companies, which is \$680 million a year, because we have no longer any funds to pay those kind of subsidies.

It is a bit frightening to be sitting where I'm sitting and, I'm sure, where the Chamber of Commerce sits and looking at what we anticipate to be the future of the port of Thunder Bay.

I keep coming back to the question: can we compete in this open market given what's going to happen in the transportation business in Canada? Will we, as Jake says, start losing much of that business from the west on a north-south basis?

[Translation]

Monsieur Hoepfner, avec ses céréales. . . J'ai beaucoup de peine à croire que cela revient à 50\$ la tonne. À combien chiffrez-vous, dans l'Ouest, la retombée au niveau de la tonne de céréales? Ce doit bien être environ 90\$ la tonne pour certaines cargaisons d'avoine.

M. Hoepfner: Ça dépend du type de céréales en cause. Vous touchez un peu plus pour le blé. Pour l'orge et l'avoine, c'est à peu près cela. Une fois que vous défalquez le prix du transport, pour certains produits, cela est particulièrement vrai pour le grain fourrager, il ne vous reste pas grand chose.

M. Hubbard: Je vous recommande donc d'envisager tout cela d'un point de vue davantage philosophique. Les agriculteurs des Prairies devront peut-être expédier une grande partie de leurs céréales vers le Sud, et si nous logeons ce secteur des transports sous le sigle du libéralisme intégral, je ne suis pas certain que Thunder Bay en sortira gagnant.

Ce n'est qu'un conseil de prudence, mais je pense qu'ensemble, il nous faut tenir compte de cela. Si nous acceptons de nous soumettre entièrement aux forces du marché, je pense que ces mêmes forces orienteront une grande partie de notre production dans d'autres voies.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, Charles.

Aviez-vous une observation à faire sur ce point? Je vais donc passer la parole à M. Comuzzi qui a une question à poser.

M. Comuzzi: Merci beaucoup, madame Powell et monsieur Cox, d'avoir accepté de comparaître un peu au pied levé et de nous avoir présenté un exposé d'un si vif intérêt.

Nous non plus, nous ne sommes pas experts en la matière, si ce n'est peut-être David, installé là-bas dans le coin. Nous tentons simplement de trouver les bonnes réponses aux questions qui se posent.

Je crois que les experts sont peut-être en partie responsables des problèmes que nous tentons aujourd'hui de corriger. Songez aux contrats de travail qui ont été conclus dans certains ports, songez aussi aux organismes de pilotage que nous avons imposés dans le cadre de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Il s'agit d'un moyen tout à fait artificiel de financer ce système de transport. Or, nous tentons de remédier à cela.

Permettez-moi une observation au sujet de ce que Charlie disait il y a quelques instants. Si les choses se passent comme nous prévoyons qu'elles se passeront et que l'on revoie complètement notre politique céréalière, on supprimera la subvention aux compagnies de transport, qui représente quelque 680 millions de dollars par an, car nous n'avons plus les moyens de verser ce genre de subventions.

Il est plutôt inquiétant d'être dans la position dans laquelle je suis et dans laquelle se trouve la chambre de commerce alors qu'on se penche sur l'avenir du port de Thunder Bay.

J'en reviens toujours à la même question: est-on en mesure d'affronter la concurrence intégrale compte tenu des changements qui ont marqué l'industrie des transports au Canada? Va-t-on, comme le prétend Jake, bientôt voir une grande partie du commerce que nous faisons avec l'Ouest se réorienter vers le Sud?

[Texte]

The harbour commission went on for three or four years talking about paying the producer, not the person who ships the goods. Then the producer panel came out here last spring or last summer and asked: do you understand the repercussions to the port of Thunder Bay if you change that system so drastically? Then the harbour commission pulled in its tail with respect to that position they've been promulgating throughout the prairies and then lobbying for.

It's sitting as a fundamental industry in Thunder Bay. I'm sorry I'm parochial when it comes to this. The future is worrisome, but it's nothing we can't compete in. I'm not afraid of competing in that market, because of the people we have involved, but it is a cause of concern unless we get our act together here in Thunder Bay with respect to being able to compete in a global economy. I think that would be your chamber's concern too.

Having said that, I'm not so sure that our port and harbour system is as competitive as it should be in this country. There are a lot of built-in costs.

I'm going to talk about the Canadian Airport Authority. I think the composition of that is going to be two members from the chamber, two members from council, two members who are federally appointed, one provincial appointment, and one from the labour. . . Those eight people will appoint a ninth.

Putting aside harbours and commissions and ports, do you think that's a model that could be operative in our port system in Thunder Bay to make us more competitive than we are now? Do you think the airport model could be applied to a new ports system?

The Chairman: Thanks, Mr. Comuzzi. We'll have the witness's answer and get a couple more questions in.

Ms Powell: Quite honestly, I don't know enough of the history of the airport and how the new board structure is actually going to impact on the city. My general comment would be that if you have all the players together when you're dealing with business and industry and labour, that sort of board can work together to ensure that the Thunder Bay harbour will remain an economically viable industry for this community. If that's what it takes for everybody to work together on a board situation where they have the control and they have to work together, then I would agree. But quite honestly, I'm not familiar with what the airport structure is going to be.

We're going through some major changes, as Jerry alluded to earlier. The whole structures of organizations have to change, and I think everybody's interest is to ensure that these organizations remain economically viable. It will take some time to actually realize the benefits from these changes, but change has to occur. We can't have the system continue the way it is now, because we're afraid we're going to lose our port and our main transportation network.

[Traduction]

Pendant trois ou quatre ans, la Commission des ports a envisagé l'idée de verser la subvention aux producteurs et non aux transporteurs. Puis, le printemps ou l'été dernier, un comité des producteurs a comparu et nous a demandé si nous avons imaginé toutes les répercussions qu'un changement aussi radical aurait pour le port de Thunder Bay. C'est alors que la Commission des ports se rétracta, arrêtant de promouvoir ce projet qu'elle avait tant vanté dans les Prairies.

Nous parlons d'un secteur vital de Thunder Bay. Passez-moi mon esprit de clocher. L'avenir m'inquiète, mais je crois que nous parviendrons à rester compétitifs. Je ne crains pas la concurrence étant donné les talents de nos intervenants, mais j'ai peur que l'on ne parvienne pas à unir nos efforts ici, à Thunder Bay, pour soutenir la concurrence dans une économie mondiale. J'imagine que c'est également l'inquiétude que ressent l'organisme dont vous faites partie.

Cela dit, je ne suis pas sûr que notre système portuaire soit aussi compétitif qu'il devrait l'être. Les frais fixes y sont trop importants.

Je vais maintenant parler de l'administration aéroportuaire canadienne. Je crois que celle-ci comprendra deux membres issus de la chambre de commerce, deux représentants issus du conseil, deux membres nommés par le gouvernement fédéral, un nommé par le gouvernement provincial et un membre délégué par le monde syndical. . . Ces huit personnes se réuniront ensuite pour en nommer une neuvième.

• 1200

Sans entrer dans les détails des havres, des ports et des commissions, croyez-vous qu'il y a un modèle qu'on pourrait appliquer à notre système portuaire de Thunder Bay pour améliorer notre position concurrentielle? Pensez-vous qu'il serait possible d'appliquer le modèle des aéroports à un nouveau système portuaire?

Le président: Merci, monsieur Comuzzi. Après la réponse du témoin, j'accepterai encore quelques questions.

Mme Powell: Je dois dire franchement que je ne connais pas assez bien l'histoire de l'aéroport ou l'incidence éventuelle du nouveau conseil sur la ville. Je dirais qu'en général, si tous les membres du conseil sont prêts à travailler avec le secteur patronal et syndical, ils pourront s'assurer que le port de Thunder Bay continuera de faire un apport positif à l'économie de notre ville. Si tout le monde accepte de travailler ensemble au sein d'un conseil, ce sera possible. Mais je dois avouer franchement ignorer quelle structure aéroportuaire on envisage d'établir.

Comme Jerry l'a dit tout à l'heure, nous traversons une période de changements importants. Les structures des organisations doivent évoluer, et tout le monde a intérêt à s'assurer que ces organisations restent rentables. De tels changements sont inévitables, mais il faudra attendre un certain temps pour en voir des avantages. Le système actuel ne peut pas continuer, car nous risquons de perdre notre port et notre réseau de transport principal.

[Text]

The business community is open to suggestions, open to providing input, open to investigating this further so that our port remains here, so that our port remains one of our economic resources for our community.

Mr. Hoepfner: I just wanted to point out that I'm not trying to give you the impression that western grain farmers don't want to support your port. Every western grain farmer wants to keep that grain in Canada shipping through our ports, but as you know and Mr. Comuzzi knows, we may lose \$540 million next year in transportation subsidies.

I've done a study and I'm very close by what other grain... it will take \$7 billion to put our transportation system up to par with the U.S. Where is this going to come from? It's going to cost me 75¢ a bushel more to ship wheat next year if these subsidies are gone. If the world market drops 50¢ a bushel all of a sudden, we're all bankrupt. No matter how much we want to bring grain down to Thunder Bay, we can't afford to put the crop in. That is how serious the situation is. I can't seem to get through government that we can't do this in one year.

The Chairman: That's why this committee has come together.

Mr. Hoepfner: That's why we're here. That's why I feel so strongly about protecting the Canadian farmer, because if we're gone, you're gone.

The Chairman: Mr. Cox and Ms Powell, thank you very much for your submission to this committee.

This committee will reconvene at 1 p.m.

• 1204

• 1308

The Chairman: Colleagues, we will resume consideration of the marine sector. We now have N.M. Paterson & Sons Ltd. Robert Paterson is the CEO of the marine division, Donald Paterson the vice-chair, and Alex Paterson director of finance and administration.

Gentlemen, welcome. The Standing Committee on Transport is looking forward to hearing from one of the few private shipping companies remaining on the Great Lakes.

Mr. Robert Paterson (Chief Executive Officer, Marine Division, N.M. Paterson & Sons Ltd.): Thank you, Mr. Chairman. I guess it's my job, after that large, delicious lunch, to keep everybody awake and get the juices going for the afternoon. I am going to do it sounding like a bit of a broken record, I guess, at this stage in the day, but we feel as ship owners we have some points we should make, and we do have recommendations to make.

We're going to use a couple of overhead exhibits. We won't dwell on them, but I think they're useful to make our point.

[Translation]

Le milieu des affaires est prêt à écouter, à faire des suggestions et à étudier la question davantage pour que notre port continue de contribuer au développement économique de notre collectivité.

M. Hoepfner: Je ne voudrais pas vous donner l'impression que les céréaliers de l'Ouest ne veulent pas appuyer votre port. Tous les céréaliers de l'Ouest veulent que leurs produits passent par des ports canadiens, et M. Comuzzi et vous savez que l'an prochain, nos subventions en matière de transport pourraient être réduites de 540 millions de dollars.

Après avoir étudié la question, j'ai conclu qu'il faudrait investir 7 milliards de dollars dans notre système des transports pour atteindre le niveau américain. Où pourrait-on trouver ces fonds? Si l'on élimine ces subventions, l'an prochain je devrai payer 75 cents de plus le boisseau pour expédier mon blé. Si le prix mondial du blé tombe de 50 cents le boisseau, nous ferons tout de suite faillite. Même si nous voulons expédier nos céréales à Thunder Bay, nous ne pourrions tout simplement pas nous permettre d'ensemencer nos champs. Cela démontre la gravité de la situation. Je n'arrive pas à faire comprendre au gouvernement que cela ne peut pas se faire en une seule année.

Le président: C'est pourquoi notre comité tient ces audiences.

M. Hoepfner: C'est la raison pour laquelle nous sommes ici. C'est pourquoi je pense qu'il est essentiel de protéger l'agriculteur canadien, car si nous disparaissions, vous disparaissiez aussi.

Le président: Monsieur Cox et madame Powell, j'aimerais vous remercier de votre comparution devant notre comité.

Le comité reprendra ses travaux à 13 heures.

Le président: Chers collègues, nous reprenons notre étude du secteur maritime. Nous accueillons maintenant des représentants de la N.M. Paterson & Sons Ltd. Robert Paterson est le PDG de la division maritime, Donald Paterson est le vice-président de la société et Alex Paterson en est le directeur des finances et de l'administration.

Bienvenue, messieurs. Le Comité permanent des transports attend avec impatience le témoignage d'une des rares compagnies de navigation qui restent sur les Grands Lacs.

M. Robert Paterson (président directeur général, Division maritime, N.M. Paterson & Sons Ltd.): Merci, monsieur le président. Après ce déjeuner délicieux, je dois maintenant m'assurer que tout le monde reste éveillé et intéressé cet après-midi. Même si vous avez l'impression à ce moment de la journée d'écouter un disque rayé, je pense que nous, les armateurs, devons vous faire un certain nombre d'observations et de recommandations.

Nous allons utiliser quelques acétates. Nous ne prendrons pas trop de temps et je pense que ces outils nous aideront à transmettre notre message.

[Texte]

Just to reintroduce myself, I'm the chief executive officer of the marine division of N.M. Paterson & Sons Ltd. I'm joined today, as you've pointed out, by my brothers Donald and Alexander. The three of us are principal shareholders of the company. We share our ownership with our uncle, Mr. Donald F. Paterson, in Winnipeg.

[Traduction]

J'aimerais tout d'abord me présenter à nouveau. Je suis président directeur général de la division maritime de N.M. Paterson & Sons Ltd. Comme vous l'avez déjà signalé, je suis accompagné aujourd'hui de mes frères Donald et Alexander. Nous sommes les trois principaux actionnaires de la compagnie. Nous en sommes les propriétaires avec notre oncle, M. Donald F. Paterson de Winnipeg.

• 1310

Paterson is a private company engaged in the storage and handling of western Canadian grain through a network of country elevators and inland terminals in Alberta, Saskatchewan, and Manitoba, as well as the operation of 17 ships on the Great Lakes and the St. Lawrence River. The marine operations of Paterson are based here at Thunder Bay, and it is the marine operation we represent here today. In 1995 Paterson is celebrating 87 years of service to Canadian farmers and various industrial sectors spread throughout eastern Canada.

The objective before us is to assist the standing committee in the fulfilment of your terms of reference. In his remarks before you just two weeks ago, Minister of Transport Young stressed the importance of a marine reform package that will unburden the Crown of many of its costly obligations and enhance the competitive position of carriers and the industries we serve.

In the marine industry there have been numerous changes over the 87 years of our existence. Some of the most drastic of those changes have come in more recent years and included a considerable amount of rationalization in our industry. Paterson is now one of only three companies left in the business of carrying western Canadian grain on the St. Lawrence River. I will point out where we were ten years ago and where we are today. We're proud and perhaps fortunate to be one of the few remaining independent, privately owned shipping interests on the Great Lakes.

Ten years ago ten companies were involved in this business. The number of ships dedicated to this trade has also declined. Ten years ago there were 65 bulk carriers on the lakes. Now there are 39. Today the remaining ships are not only fewer in number but older.

Exhibit 2 illustrates that 80% of the fleet is over 27 years of age. The last ship was built in 1985. Although we operate in fresh water and we do have very stringent inspections that go on—they are safe ships, and their age doesn't indicate they're not safe ships—they are going to require a lot of attention. A lot of refit or new buildings are going to be required at some point in the future in this industry. But a number of impediments stand in the way of making these important decisions. It is these challenges I would like to touch on today.

La compagnie Paterson est une compagnie privée qui assure l'entreposage et la manutention du grain de l'Ouest canadien, assurant son transit par tout un réseau de silos ruraux et de têtes de ligne intérieures en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba. Nous exploitons également 17 navires sur les Grands Lacs et sur le fleuve Saint-Laurent. Les opérations maritimes de Paterson ont pour base Thunder Bay et c'est au titre de nos opérations maritimes que nous intervenons ici devant vous. L'année 1995 marque pour Peterson 87 ans au service des agriculteurs canadiens et de divers secteurs industriels répartis dans l'Est du Canada.

Nous voudrions aider le comité permanent à s'acquitter de son mandat. Dans l'allocution qu'il a prononcée devant vous il y a deux semaines, M. Young, ministre des Transports, a souligné l'importance que revêt un ensemble de mesures tendant à réformer l'industrie canadienne du transport maritime afin de relever la Couronne d'une bonne partie des obligations onéreuses qui lui incombent à l'heure actuelle et afin, aussi, d'accroître la compétitivité des transporteurs et des industries pour lesquels nous oeuvrons.

L'industrie du transport maritime a beaucoup changé depuis notre création il y a 87 ans. Certains des changements les plus radicaux sont intervenus ces dernières années et notre industrie a fait l'objet de nombreux efforts de rationalisation. Paterson est maintenant une des trois compagnies qui continuent à assurer, sur le fleuve Saint-Laurent, le transport du grain de l'Ouest canadien. J'aimerais vous expliquer où nous en étions il y a dix ans et où nous en sommes maintenant. Nous sommes fiers, et peut-être reconnaissants, d'être l'une des dernières compagnies de transport maritime privées sur les Grands Lacs.

Il y a dix ans, dix compagnies se partageaient le trafic. Le nombre de navires a lui aussi baissé. Il y a dix ans, 65 vraquiers sillonnaient les lacs. Ils sont aujourd'hui 39. Non seulement ces bateaux sont plus rares aujourd'hui, mais ils sont également plus anciens.

La pièce 2 vous permet de constater que 80 p. 100 des bateaux sont en activité depuis plus de 27 ans. Le bateau le plus récent a été construit en 1985. Bien que nous naviguions en eau douce et que nous soyons soumis à des inspections très sévères—nos bateaux offrent toute garantie au niveau de la sécurité et leur âge n'entraîne aucun danger—il faudra beaucoup de travail pour les maintenir en état. Il faudra dans les années qui viennent soit construire beaucoup de nouveaux bateaux soit multiplier les opérations de carénage. Mais les décisions qui s'imposent à cet égard se heurtent à un certain nombre d'obstacles. Ce sont de ces défis—là que je voudrais vous entretenir aujourd'hui.

[Text]

The illustrations I will offer are all specific to Paterson. They are identical to those faced by other operators in the system. I have chosen issues to assist this committee with its deliberations, specifically to identify the key competitive challenges the government can have an effect in, and to illustrate our concerns about government-imposed regulations.

The marine industry has done everything possible to control the cost of doing business. One example among many is the cooperation that has developed between shipowners and the labour unions. Through negotiation and partner-building, we have together managed to reduce the manning levels on the lakes vessels. The unions have agreed to wage freezes and minimal future yearly increases. This has resulted in cost savings and steadier employment.

A number of other costs, however, are beyond our control, because they are either mandated by legislation or controlled by the government by some other means; i.e., for those in your purview, pilotage, tolls, harbour dues, and port fees. We don't touch on coast guard here, because of the work being done through the Marine Advisory Board, or the scope of that work.

Pilotage has been a topical item for you. It's one that's been on our minds for years and years. It is one we think is fixable, if it gets the attention it needs, and it's one we address rather extensively today.

Pilotage is a detrimental and unnecessary cost to our fleet. It is a legislatively mandated service supplied by a monopolistic enterprise. It is neither necessary in its present form nor at all efficient in its operations. I'm referring specifically to the Laurentian Pilotage Authority, consisting of Montreal harbour pilots and pilotage districts one and two, which provide pilotage services between Montreal and Les Escoumins.

In recent years the LPA has been plagued by ever-increasing operating deficits, which are attributable directly to poor management. In an effort to deal with this situation, the authority has applied to the government for tariff increases, and the government has approved them. This has been management's approach to deficit reduction: increasing revenue, rather than rationalizing, right-sizing, or seeking greater operating efficiencies.

• 1315

In the period of 1987 and 1994, the tariff for pilotage, even today under the leadership of Jacques Marquis, although he wasn't there for all of those years. . . In the Laurentian region we have had increases of 37.1%. The actual remuneration paid to pilots in the same period has risen by 43%. We show you on that graph what the tariff increases and the pilot wage increases are as compared to CPI, which is the left-most graph.

[Translation]

Les exemples que je vais citer sont tous tirés de l'activité de Paterson. Ils ne diffèrent en rien des problèmes auxquels doivent faire face les autres entreprises. Afin d'aider le comité dans ses travaux, j'ai choisi des exemples qui correspondent aux principaux problèmes de compétitivité que le gouvernement pourrait aider à résoudre. Je les ai choisis également pour illustrer les difficultés que nous cause une partie de la réglementation gouvernementale.

L'industrie du transport maritime a tout fait pour maîtriser ses coûts. Citons parmi les initiatives qu'elle a prises la nouvelle collaboration entre les armateurs et les syndicats. Les négociations et les initiatives de partenariat nous ont permis, ensemble, de réduire le nombre des équipages sur les bateaux de transport qui sillonnent les Grands Lacs. Les syndicats ont accepté un gel des rémunérations et de très faibles augmentations futures. Cela a permis de réduire les coûts et de maintenir l'emploi.

Certains autres coûts, cependant, ne dépendent pas de nous, soit parce qu'ils sont imposés par la loi, soit parce qu'ils sont, d'une manière ou d'une autre, sous le contrôle du gouvernement. Citons, dans les domaines relevant de votre compétence, les frais de pilotage, les droits et péages et les droits portuaires. Je n'évoque pas ici la Garde côtière étant donné le travail qui s'effectue actuellement dans le cadre du Conseil consultatif du transport maritime, pas plus que je n'évoque la portée de ce travail.

La question du pilotage a été souvent évoquée devant vous. C'est un problème auquel nous nous attachons depuis des années. Nous pensons qu'il y a moyen de le résoudre si on lui consacre les efforts nécessaires. C'est une question sur laquelle nous allons nous étendre aujourd'hui.

En ce qui concerne nos propres bâtiments, le pilotage constitue un coût superflu et dommageable. Il s'agit d'un service rendu obligatoire par la loi et assuré par une entreprise qui se comporte comme un monopole. Ce service n'est ni nécessaire sous sa forme actuelle ni le moins efficace dans la manière dont il est assuré. Je parle ici, plus précisément, de l'Administration du pilotage des Laurentides qui comprend les pilotes du port de Montréal et les districts de pilotage un et deux qui assurent le pilotage entre Montréal et Les Escoumins.

Au cours de ces dernières années, l'APL a souffert de déficits d'exploitation en augmentation constante, déficits qui sont dus entièrement à une mauvaise gestion. Afin de tenter de remédier à cette situation, l'APL a obtenu du gouvernement qu'il relève les barèmes. Pour réduire le déficit, la direction table sur une augmentation des revenus plutôt que sur une rationalisation de ses opérations, sur un redimensionnement ou sur la recherche d'une plus grande efficacité.

Entre 1987 et 1994, le barème des honoraires de pilotage, et encore aujourd'hui sous la présidence de Jacques Marquis, bien qu'il n'ait pas été en fonction pendant tout ce temps-là. . . Dans la région des Laurentides, on a constaté des augmentations de 37,1 p. 100. Au cours de cette même période, la rémunération des pilotes a augmenté de 43 p. 100. Nous décrivons cela sur le graphique qui compare les augmentations des frais de pilotage et l'augmentation de la rémunération des pilotes par rapport à l'IPC, à l'extrême gauche du graphique.

[Texte]

The pilots' salaries have actually been frozen since 1992 as a result of action undertaken by Canadian shipowners out of desperation. This action has been successful in focusing attention on our concerns and has caused the certification process to be modified, as well as attaining some other less significant changes.

Before proceeding any further, please understand that as a shipowner Paterson is very conscious of safety and agrees that under certain circumstances pilots are necessary. It is the lack of flexibility imposed and the unjustifiable increases that we strenuously object to.

When examining the tariff increases, I would say that anyone who was able to increase their revenue at such a rate is to be envied, but I assure you that this is not consistent at all with the freight rates charged for carriage of goods on the system.

In fact, our rates were 10.6% lower in 1994 than in 1985, and we demonstrate that on the line graph for exhibit 4. In 1985 it was 100, and you can see where we are today. In some instances there have been flat-lined freight rates in the last couple of years.

The increase in pilotage tariffs is a direct result of legislative mandate combined with a sanctioned or licensed monopoly. It is a tragic example of uncontrolled costs and decreasing revenues to offset them.

Having pointed out these discrepancies in dollars, let me show you actual examples of our costs of pilotage and how these relate to our costs of daily operation for a ship, keeping in mind that this pilotage is mandatory.

The typical round trip from Thunder Bay to the St. Lawrence and back is 20 to 22 days in duration. Pilots spend about 48 hours on board the ship during the total voyage. The average cost for the pilotage service one way, which is about 24 hours, from Montreal to Les Escoumins, is approximately \$5,000. The average daily crew wages for the entire ship, including the captain and chief engineer, for the same period are about \$5,500.

What does the pilot do in this time? Look at the St. Lawrence River below Quebec City. It is wide and has little current. I wish someone would tell me why we require pilots, particularly when the ship's captain has made this same trip as many as 20 to 30 times in one nine-month season.

To illustrate the inflexibility of the mandated pilotage further, I draw your attention to the situation that arises when we call into the Port of Montreal. We are required to have a pilot on board the vessel when we shift from one elevator to the next in Montreal. That's basically from number four to number five. Number five might open again at some point.

[Traduction]

En fait, depuis 1992, le salaire des pilotes est gelé en raison des mesures prises par les armateurs canadiens en désespoir de cause. Ces mesures ont permis d'attirer l'attention sur les difficultés que nous éprouvons et ont entraîné un changement dans la procédure d'accréditation des pilotes ainsi que divers changements de moindre importance.

Mais, avant de continuer, je vous demande de bien comprendre qu'en tant qu'armateur, Paterson est très attaché à tout ce qui touche à la sécurité et admet volontiers que, dans certaines circonstances, la présence d'un pilote est nécessaire. Ce à quoi nous nous opposons fermement, c'est à la rigidité qui nous est imposée et aux augmentations injustifiées.

Disons, en ce qui concerne l'augmentation des frais de pilotage, que les gens qui parviendraient à accroître leur revenu aussi rapidement feraient l'envie de tous les autres, mais je vous assure que l'évolution du barème ne correspond en rien aux prix pratiqués pour le transport des marchandises au sein de notre système de navigation.

Je précise qu'en 1994, nos prix à nous sont de 10,6 p. 100 inférieurs à ce qu'ils étaient en 1985 et nous illustrons cela sur le graphique de la pièce 4. Si l'on fixe à 100 le prix pratiqué en 1985, année de référence, vous êtes à même de constater l'évolution. Dans certains cas, le tarif sur les marchandises n'a pas bougé au cours des deux ou trois dernières années.

L'augmentation des frais de pilotage est le résultat direct de la combinaison, d'une part, d'une obligation imposée par la loi, d'autre part, de l'existence d'un monopole qui a reçu l'aval des autorités. Voilà un lamentable exemple de dérapage des coûts et de la baisse de revenu qui en a découlé.

Après vous avoir montré ce déséquilibre des revenus, j'aimerais vous indiquer le montant des frais de pilotage que nous acquitons et expliquer le rapport entre ces frais et les coûts quotidiens de fonctionnement d'un navire, en insistant bien sur le fait que le pilotage est obligatoire.

Le voyage aller-retour de Thunder Bay au Saint-Laurent prend ordinairement de 20 à 22 jours. Pendant tout ce temps-là, les pilotes passent environ 48 heures à bord. Les coûts de pilotage, dans un sens, c'est-à-dire pour environ 24 heures, disons de Montréal aux Escoumins, s'élèvent à environ 5 000\$. Or, pour un bateau, le salaire quotidien moyen de l'équipage, y compris le salaire du capitaine et du chef mécanicien, s'élève à environ 5 500\$ pour cette même période.

Or, que fait le pilote pendant son séjour à bord? Regardez le Saint-Laurent en aval de Québec. Le fleuve est large, le courant est tranquille. J'aimerais bien qu'on m'explique pourquoi nous avons besoin de pilotes, surtout lorsque le capitaine du navire effectue ce trajet de 20 à 30 fois dans un intervalle de neuf mois.

Pour illustrer encore mieux les rigidités du pilotage obligatoire, je vous signale ce qui se passe lorsque nous faisons relâche dans le port de Montréal. Nous sommes tenus d'embarquer un pilote pour passer d'un silo à un autre. Cela veut dire, en général, du numéro 4 au numéro 5. Le numéro 5 va peut-être rouvrir.

[Text]

In comparison, please note that we may visit as many as six elevators in Thunder Bay without the assistance of a pilot. Here's a typical invoice, which I don't think you can read from there, but it is in your package. It is a Montreal harbour pilot invoice. On this voyage we incurred costs of \$700 for one hour and 35 minutes of service, which we feel we could easily and very safely have done without.

Please keep in mind that while the pilot is in charge of the ship, he accepts no responsibility for any situation or occurrence. This all falls to the master of the vessel.

You've heard about us, not named, this morning. The total costs to our company to have our four ships transit the sections that we are talking about here requiring pilots for the 1994 shipping season were just short of \$600,000.

Given the high cost to our company, would it not make more sense to have either private or commercially competitive organizations provide this service? An extreme example might be Paterson having an extra captain on each vessel just to pilot one or two days of each 20-day voyage. We could do this at a lower cost and greater efficiency than the current system.

From Paterson's point of view, the most practical solution would be to allow us simply to supply our own pilot on a relief basis. We believe we could do this for a cost of approximately \$100,000 per year, versus the current cost of \$576,000. You will no doubt now agree that these costs are rather exorbitant.

On or about December 1 of each year, winter navigation comes into effect, and with winter navigation comes mandated double pilotage. This changeover is triggered by the change in water temperature only, which is an agreed arrangement and does not take into account any other conditions on the waterway.

The example there is that this past December we did have water temperatures that triggered double pilotage, but we had conditions of no ice, of clear nights where we could have had navigation. The aids were in place and we could have continued, but the boys were still helping for three or four hours on the principle of winter navigation. So there's very little flexibility in that.

In December 1994 our company was invoiced for one voyage that represented a total of 25 hours of navigation at a total cost of \$14,000. This was at a time when all the normal aids to navigation were still in place, and in fact water temperatures had increased. Our company incurred a cost of about \$560 per hour in that example.

Mandatory pilotage in the Laurentian region is a big concern to the Canadian fleet and our customers, such as the Canadian grain farmer, Quebec and Labrador iron ore mines, and the Canadian integrated steel mills. The above information

[Translation]

Je précise, à titre de comparaison, qu'à Thunder Bay, nous pouvons prendre des marchandises dans jusqu'à six silos différents sans avoir besoin d'un pilote. Voici un exemple typique d'une note d'honoraires de pilotage. Je ne pense pas que vous puissiez la lire d'où vous êtes, mais nous en avons mis une copie dans les documents que nous vous avons transmis. Celle-ci correspond aux services d'un pilote du port de Montréal. En l'occurrence, nous avons reçu une note de 700\$ pour des services de pilotage qui ont duré 1 heure et 35 minutes. D'après nous, nous aurions pu très facilement nous en passer et ce, en toute sécurité.

N'oubliez pas que même si c'est le pilote qui dirige le navire pendant qu'il est à bord, il n'engage aucunement sa responsabilité pour ce qui pourrait se produire. La responsabilité du capitaine reste entière.

Ce matin, on vous a exposé notre situation sans toutefois préciser notre nom. Pour la saison de navigation 1994, notre compagnie a dû déboursier, au titre des frais de pilotage de nos quatre navires dans les parties du fleuve où le pilotage est obligatoire, un montant à peine inférieur à 600 000\$.

Étant donné l'importance de la somme, ne serait-il pas plus rationnel de confier ce service à une entreprise privée ou à des organismes soumis à concurrence? À l'extrême rigueur, Paterson pourrait, sur chaque bateau, affecter un deuxième capitaine pour assurer le pilotage pendant un ou deux jours de chaque voyage de 20 jours. Cela nous coûterait moins cher et serait plus efficace que le système actuel.

Dans l'optique de Paterson, la solution la plus pratique serait simplement de nous permettre de recruter nos propres pilotes en fonction des besoins. Nous estimons pouvoir le faire pour environ 100 000\$ par an, alors qu'actuellement ce poste nous coûte 576 000\$. Nul ne contestera, je crois, le caractère exorbitant de la somme.

Chaque année, vers le 1^{er} décembre, on entre dans une période de navigation d'hiver, période qui s'accompagne d'une obligation de double pilotage. Or, ce changement de régime intervient automatiquement en raison d'un changement dans la température de l'eau. Les choses ont été organisées ainsi sans tenir compte des autres facteurs de navigation.

• 1320

En décembre dernier, les températures de l'eau ont rendu nécessaire le double pilotage, mais à certains moments il n'y avait pas de glace et les nuits étaient claires: la navigation aurait donc pu se faire. Les aides de la navigation étaient en place et nous aurions pu continuer, mais les agents restaient pour aider trois ou quatre heures à cause du principe de la navigation hivernale. Il y a donc à cet égard très peu de souplesse.

En décembre 1994, notre entreprise a reçu pour un transport qui représentait au total 25 heures de navigation une facture globale de 14 000\$. Cela se passait à un moment où les aides à la navigation étaient encore en place et où la température de l'eau avait en fait augmenté. Dans ce cas, notre entreprise a donc dû payer 560\$ l'heure.

Le pilotage obligatoire dans la région des Laurentides est un gros problème pour la flotte canadienne et nos clients tels que les producteurs canadiens de céréales, les mines de fer du Québec et du Labrador et les usines sidérurgiques intégrées du

[Texte]

has demonstrated the impediment that mandatory pilotage creates for industry. We've been saddled with huge increases in the past and will see unrealistic increases in the future if this situation is not addressed.

The LPA is currently seeking tariff increases of 4% for each of three years after this year, as well as a cost of living increase on the eve of a budget that will in all likelihood slash thousands of civil servants from the payroll.

We recommend letting Canadian shipowners provide their own pilotage service. We will determine what we require and how best to fill those requirements.

Concerning port fees, harbour dues and seaway tolls, our industry welcomes the scrutiny being given to ports and harbours and we anticipate broad changes, including down-sizing, in the future in this area. Of particular concern to us are the variety of practices throughout the system regarding port fee or harbour dues formulas. These are charges paid both by the carrier and the shipper, which we have difficulty identifying as having any real return for either of these stakeholders.

For example, during the most recent season of navigation, Paterson and our shippers, our customers, paid over \$75,000 in fees to use the port of Thunder Bay. If I expand this figure to include the rest of the lakes fleet, then we are looking at a number well in excess of \$850,000. There does not appear to be any service offered directly for the benefit of those paying this substantial amount. Each port is saddled with certain fiduciary responsibilities, and it is for this reason that this form of taxation is imposed. These charges are somewhat similar to those found across the entire system, with the basic rule of thumb being that commission ports have lower fees than those controlled by Ports Canada. I would mention that there are a number of other charges incurred when in port for loading or unloading, but these charges are all directly related to services supplied to the carrier or shipper.

We recommend instituting a new port structure that would be either joint public and private partnerships or outright privatization, thereby encouraging a fee structure for port use that reflects the costs of providing services directly used by carriers and shippers. Include carriers and shippers in the decision-making process to ensure the validity of the proposed charges.

Seaway tolls are another concern to our industry, but rather than spend time on this topic I will assume that the standing committee has received or will receive a number of submissions from others on this topic. I would like merely to point out that over the period from 1985 to 1994 the consumer price index rose 37%, and during the same period seaway tolls to the shipper rose 52%. This is another cost we are not able to control that serves as an impediment to competitiveness.

[Traduction]

Canada. L'information ci-dessus montre les obstacles que crée le pilotage obligatoire pour l'industrie. Nous avons dû faire face à des augmentations énormes dans le passé et ces augmentations déraisonnables vont continuer dans l'avenir si nous ne remédions pas à cette situation.

L'APL tente actuellement d'augmenter son tarif douanier de 4 p. 100 chacune des trois années à venir, tout en prévoyant une augmentation du coût de la vie et ce, à la veille du dépôt d'un budget qui va très vraisemblablement abolir des milliers de postes de fonctionnaires.

Nous recommandons qu'on laisse les armateurs canadiens fournir leur propre service de pilotage. Nous verrons ce qui est nécessaire et comment répondre au mieux à ces besoins.

Pour ce qui est des frais de port, des droits portuaires, des péages de la Voie maritime, notre industrie est très heureuse de l'examen qui est en train d'être fait des ports et nous espérons d'importants changements, y compris une réduction de l'effectif dans ce secteur. Nous nous inquiétons particulièrement des diverses pratiques qui existent dans le système en ce qui concerne les formules de frais de port ou de droits portuaires. Ce sont des frais que doivent assumer tant les transporteurs que les chargeurs et qu'il nous est difficile d'identifier comme présentant un bénéfice réel pour l'un ou l'autre des intéressés.

Par exemple, au cours de la saison de navigation la plus récente, Paterson et ses clients ont payé plus de 75 000\$ en frais d'utilisation du port de Thunder Bay. Si j'ajoute à cela le reste de la flotte des Grands Lacs, alors il nous faut envisager un chiffre dépassant les 850 000\$. Il ne semble pas qu'on offre un service direct à ceux qui paient ces sommes importantes. Chaque port est aux prises avec des responsabilités fiduciaires, et c'est pour cette raison qu'on impose ce type de taxation. Ces frais sont semblables à ceux que l'on retrouve dans l'ensemble du système, mais à première vue, les frais des ports à commission sont inférieurs à ceux des ports contrôlés par Ports Canada. Je dois préciser qu'il y a plusieurs autres frais qui nous sont imputés pour le chargement ou le déchargement au port, mais ces frais sont tous directement liés à des services fournis par le transporteur ou le chargeur.

Nous recommandons donc la création d'une nouvelle structure portuaire qui prendrait la forme soit d'une association publique ou privée, soit d'une privatisation pure et simple, ce qui faciliterait pour l'utilisation des ports l'établissement d'un tarif qui tienne compte des coûts que représentent les services fournis directement aux transporteurs et aux chargeurs. Il faudrait permettre aux transporteurs et aux chargeurs de prendre part aux décisions pour s'assurer de la justesse des frais proposés.

Les péages de la Voie maritime sont un autre problème pour notre industrie, mais plutôt que de consacrer du temps à ce sujet, je vais supposer que le comité permanent a reçu ou recevra un certain nombre d'exposés d'autres personnes sur la question. Je me contenterai de signaler que pour la période de 1985 à 1994, l'indice des prix à la consommation a augmenté de 37 p. 100 et, au cours de la même période, les péages de la Voie maritime imposés aux chargeurs ont subi une hausse de 52 p. 100. Voilà un autre coût sur lequel nous n'avons aucune influence et qui constitue un obstacle à la compétitivité.

[Text]

I might add that we commend the Seaway Authority for its efforts to attract more business to the lakes, i.e., the freezing of tolls, but feel that more rationalization can occur in their operation. We also feel there is an urgent need to review the mandate of the authority.

The following is a quote from the submission made to this committee on February 7 in Ottawa by the Minister of Transport, Doug Young:

The St. Lawrence Seaway Authority has a mandate to be self-sufficient. Its key source of revenue is Seaway tolls. But with traffic levels down, tolls impose a significant burden on remaining users. They also undermine the Seaway's competitiveness with other routes and modes.

We recommend that it is time for the restructuring of the St. Lawrence Seaway to reflect the service it provides to marine interests. Those most impacted by the toll structure are the carriers and shippers. They must be empowered to determine the service they require from the seaway and how best to create an environment to achieve that end.

One last point I would like to make, really by way of closing, is to express our grave concern for the recommendations recently released regarding the port of Churchill. The federal government is currently preparing to change Transport Canada's marine operations. More specifically it is considering commercialization, rationalization and cost-recovery options. The Canadian Wheat Board pooling system could change. Billions of dollars of subsidy money may be handed directly to western Canadian grain producers under changes to the Western Grain Transportation Act, and further directional changes to the flow of goods in Canada may result from railway reform in this country.

• 1325

Keeping all these factors in mind, we cannot see why the government would consider injecting millions of dollars into one tiny part of the port system, namely Churchill. A 13-week period is typical for Churchill to move 250,000 metric tonnes of grain. Thunder Bay has done a similar amount in three days. Churchill is an issue this committee should consider very seriously. I'm sure you'll be hearing much more on this subject.

We think the marine industry, western grain farmers, and the Canadian taxpayer can no longer afford to artificially sustain the Port of Churchill. If a political decision to support this facility appears expedient, then funds should be appropriated from the western economic diversification envelope and the penalization for both Transport Canada and transportation suppliers should be halted.

We thank you for your time today, and we welcome any questions you may have for us.

[Translation]

J'ajouterai que nous félicitons l'administration de la Voie maritime pour ses efforts visant à attirer davantage d'utilisateurs dans les Lacs, c'est-à-dire en gelant les péages, mais nous estimons que ce service pourrait être davantage rationalisé. Nous pensons aussi qu'il y a un besoin urgent d'examiner le mandat de l'administration.

Je vous donne ci-dessous une citation de l'exposé présenté au comité le 7 février à Ottawa par le ministre des Transports, Doug Young:

L'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a pour mandat de devenir rentable. Les péages de la Voie maritime constituent sa principale source de revenu. Mais étant donné que le trafic diminue, les péages constituent une charge lourde pour les usagers qui restent. Les péages compromettent aussi la compétitivité de la Voie maritime avec d'autres itinéraires et d'autres moyens de transport.

Notre recommandation est qu'il est temps de restructurer la Voie maritime du Saint-Laurent pour qu'elle soit adaptée au service qu'elle fournit aux compagnies maritimes. Ceux que les péages touchent le plus sont les transporteurs et les chargeurs. On doit leur permettre de décider du service qu'ils attendent de la Voie maritime et de la meilleure façon de créer un cadre propice à la réalisation de cet objectif.

Une dernière chose encore à titre de conclusion. Je tiens à exprimer notre grave inquiétude à l'égard des recommandations publiées récemment concernant le port de Churchill. Le gouvernement fédéral se prépare à changer les opérations maritimes de Transports Canada. Il envisage plus précisément la commercialisation, la rationalisation et le recouvrement des frais comme solutions possibles. Le système des pools de la Commission canadienne du blé pourrait changer. On pourrait accorder des milliards de dollars de subventions directement aux producteurs céréaliers de l'Ouest du Canada si l'on modifiait la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, et d'autres changements d'orientation pourraient intervenir dans le mouvement des marchandises au Canada à la suite d'une réforme des chemins de fer de notre pays.

Compte tenu de tous ces facteurs, nous ne comprenons pas pourquoi le gouvernement envisage d'injecter des millions de dollars dans une composante minime du système portuaire, à savoir Churchill. Il faut en général 13 semaines au port de Churchill pour assurer le chargement de 250 000 tonnes métriques de céréales. Thunder Bay a déjà fait cela en trois jours. Churchill est une question que le comité devra étudier très sérieusement. Je suis sûr que vous en entendrez beaucoup parler.

Nous pensons que l'industrie maritime, les agriculteurs de l'ouest et les contribuables canadiens ne peuvent plus se permettre de soutenir artificiellement le port de Churchill. Si une décision politique allant dans ce sens semble commode, il faudrait y affecter une partie de l'enveloppe du Programme de diversification de l'économie de l'Ouest et cesser de pénaliser Transports Canada et les transporteurs.

Nous vous remercions de nous avoir accordé votre temps aujourd'hui et nous serons heureux de répondre à vos questions.

[Texte]

[Traduction]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Paterson. We really appreciate your enlightening and focused submission and the graphs you provided in your brief. I like graphs. They really are very telling.

We thank you for your recommendations. Just before we move on to questions, I can assure you this committee will have a recommendation on Churchill. To go beyond that would be undermining the work of the committee, and I don't want to do that.

M. Mercier: À la page 3, vous dites qu'il y a 10 ans, vous aviez 65 transporteurs sur les lacs et qu'il n'en reste plus que 39. Ne s'agirait-il pas de bateaux plus gros de sorte que le tonnage resterait à peu près le même? Le tonnage global a-t-il diminué en même temps que le nombre de bateaux? La diminution du nombre de bateaux s'explique-t-elle en partie par le fait que ce sont de plus gros bateaux? En d'autres mots, le tonnage a-t-il baissé dans la même proportion?

Mr. R. Paterson: We referred, first of all, to 65 bulk carriers, and there are 39 today. We're specifically talking about straight deckers, bulk carriers, which is the only type of ship Paterson operates. It's the type of ship that is used in the long haul movement of grain and, in some cases, iron ore.

The Canadian Shipowners' Association is also made up of roughly 40 self-unloaders, which are ships that are engaged in the movement of iron ore to some ports that cannot unload bulkers, to move coal, to move potash, to move stone. We also have tanker members in our association, so we have tankers operating on the Great Lakes.

We wanted to specifically point out bulkers because in 10 years there has been a drastic reduction of the capacity to supply. Ships are at the absolute largest size they can be to transit the seaway. I would say there has been a reduction in capacity by the removal of these ships from service. At the same time, though, I think it's fair to say that since the opening of the seaway in 1959, there certainly has been a shift to larger ships away from the smaller canalling-sized ships so that we do have fewer larger ships today. There has definitely been a decrease in carrying capacity on the lakes with the disappearance of these ships.

I think it's a very telling sign that there are three basically independent companies offering ships in the grain trade and that there are only 39 ships, and I think it's the reason you're here today. We've been saying for years the industry is in trouble. However, we were a strong industry, and it took a long time from the time we were saying we were in trouble to actually demonstrate it by people disappearing. Here we are today as an independent survivor, which operates with a deficit, I might add, and we are concerned about our future.

We suffer from the disappearance of the Russians on the eastern seaboard. We suffer from volume decreases. The decrease in capacity is a direct result of that as well as, I think, some other domestically created problems we have.

That was rather rambling, but. . .

Le président: Merci beaucoup, monsieur Paterson. Nous vous sommes très reconnaissants de nous avoir éclairés sur le sujet et de vous en être tenu à l'essentiel tout en nous fournissant des graphiques. J'aime les graphiques, ils en disent long.

Merci de vos recommandations. Avant de passer aux questions, je peux vous garantir que le comité fera une recommandation au sujet de Churchill. Je ne peux pas m'avancer davantage, car je risquerais de compromettre le travail du comité, ce que je ne souhaite pas faire.

Mr. Mercier: On page 3, you say that 10 years ago, you had 65 carriers on the lakes and that only 39 are left. Could it be that those ships are bigger and that the tonnage would be more or less the same? Has the total tonnage gone down as well as the number of ships? Wouldn't this smaller number of ships be partly explained by the fact that they are bigger ships? In other words, has the tonnage gone down proportionately?

M. R. Paterson: Nous avons tout d'abord parlé des 65 vraquiers qui ne sont plus que 39 aujourd'hui. Nous voulions plus précisément parler des bateaux à pour continuer, des vraquiers, car c'est le seul type de bateaux qu'exploite Paterson. C'est le genre de bateaux qu'on utilise pour le transport des céréales sur de longues distances et, dans certains cas, pour le transport du minerai de fer.

L'Association des armateurs canadiens possède également 40 auto-déchargeurs environ, c'est-à-dire de navires qui transportent le minerai de fer jusqu'à certains ports où il n'y a pas d'installations pour décharger les vraquiers, pour transporter le charbon, la potasse, la pierre. Nous avons aussi des bateaux-citernes dont certains assurent le transport sur les Grands Lacs.

Nous voulions plus précisément parler des vraquiers parce qu'en dix ans, leur capacité a nettement diminué. Les bateaux ont la taille maximum autorisée par la voie maritime. Je dirais qu'il y a eu une réduction de la capacité en raison du retrait de ces navires. En même temps cependant, je crois qu'il est juste de dire que depuis l'ouverture de la voie maritime en 1959, on a eu tendance à préférer de plus gros bateaux aux navires plus petits servant au transport sur les canaux, de sorte que nous avons moins de gros navires aujourd'hui. Il y a eu certainement une diminution du port en lourd sur les lacs du fait de la disparition de ces bateaux.

Ce qui en dit long, c'est le fait qu'il reste en gros trois compagnies indépendantes qui assurent le transport des céréales alors qu'il n'y a plus que 39 navires; c'est d'ailleurs pour cela que vous êtes ici aujourd'hui. Voilà des années que nous disons que notre secteur connaît des difficultés. Nous étions une industrie dynamique et il a fallu très longtemps, depuis que nous avons commencé à dire que nous avions des difficultés, pour pouvoir le prouver en fait par la disparition d'un certain nombre d'exploitants. Nous sommes aujourd'hui un survivant indépendant dont les opérations sont déficitaires, je me permettrais d'ajouter, et nous nous inquiétons pour notre avenir.

Nous pâtissons de la disparition des Russes sur le littoral est. Nous souffrons d'une diminution du volume du transport. La réduction de la capacité en est le résultat direct et la conséquence de certains autres problèmes nationaux que nous nous sommes créés au Canada, me semble-t-il.

C'était une réponse un peu décousue, mais. . .

[Text]

[Translation]

• 1330

Mr. Mercier: On parle de *bulk*. S'agirait-il de bateaux qui transportent en vrac? C'est ma seule question.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Mercier. Mr. Hoepfner.

Mr. Hoepfner: Thank you, Mr. Chairman. It's good to see young people in the grain industry. On the farm, you see them as kind of senior these days.

I was wondering, gentlemen, whether you just handle your own grain that you collect on the prairies or whether you export grain for other terminals or companies.

Mr. R. Paterson: No, it's contrary to that. Very seldom do we interface the grain that we collect in the primary system with that of the waterfront here.

You may be familiar, Mr. Hoepfner, with our operation in Manitoba, but we principally buy and warehouse grain for the Wheat Board. We are a little more active in that today, but we principally take delivery from the farmer, issue cash tickets and elevate, store and ship. . . I think you were asking whether we in fact interface the two divisions with our grain—

Mr. Hoepfner: I was wondering whether you were moving your own grain through the Seaway.

Mr. R. Paterson: We move Wheat Board grain. Paterson moves Wheat Board grain. Domestically, we move very little non-board grain. Our biggest volume is Wheat Board export grain: wheat and barley.

Mr. Hoepfner: I'm surprised at that because I was told that canola had really picked up in Thunder Bay. Why aren't you moving some of the canola?

Mr. R. Paterson: This past fall canola was moved directly by ocean ship from Thunder Bay to overseas. The canola that was moved domestically was moved by a competitor. It can offer a ship that has an oil hold as well as some dry-cargo holds. It seems to suit the customer. So we were not able to compete in that business. It is a very competitive business and we did not move canola.

Mr. Hoepfner: Have you downsized your fleet on the Great Lakes or is this the original—

Mr. R. Paterson: No, sir. With the opening of the Seaway in 1959, we operated about a 40-ship fleet. The size was dictated by the system. The fleet has been downsized ever since then. We now own seven ships, and essentially operate five of those seven. Two haven't operated since 1991, and they sit here on the Kaministiquia River.

We have gone through a very extensive change in our company since 1990 to the point that we are 12 people running the fleet in our Thunder Bay office. Our Montreal office has been closed since 1990. Our Winnipeg chartering business has

Mr. Mercier: You are using the term *bulk*. Are you talking about ships moving bulk goods? This is my only question.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Mercier. Monsieur Hoepfner.

Mr. Hoepfner: Merci, monsieur le président. C'est agréable de voir des jeunes travailler dans le secteur des céréales. Dans les fermes, ce sont plutôt des personnes âgées que l'on voit à l'heure actuelle.

J'aimerais savoir, messieurs, si vous transportez vos propres céréales que vous allez chercher dans les Prairies ou si vous exportez des céréales pour d'autres terminaux ou compagnies.

Mr. R. Paterson: Non, c'est le contraire. Il est très rare qu'il y ait corrélation entre les céréales dont nous prenons livraison dans le système primaire et celles que nous recevons ici sur les docks.

Vous connaissez peut-être, monsieur Hoepfner, notre section manitobaine, mais nous achetons surtout et nous entreposons des céréales pour la Commission du blé. Nous en faisons un peu plus aujourd'hui, mais nous prenons surtout livraison des céréales auprès des agriculteurs, nous délivrons des bons au comptant, nous ensilons, nous stockons et nous expédions. . . Je crois que vous demandiez en fait s'il y a corrélation entre nos deux divisions avec les céréales. . .

Mr. Hoepfner: Je me demandais si vous transportiez vos propres céréales sur la voie maritime.

Mr. R. Paterson: Nous transportons les céréales de la Commission du blé et Paterson aussi. À l'échelle nationale, nous transportons très peu de céréales qui ne nous viennent pas de la Commission. Notre plus gros volume est celui des céréales d'exportation de la Commission du blé, à savoir le blé et l'orge.

Mr. Hoepfner: J'en suis surpris, car on m'a dit que le canola avait vraiment gagné en importance à Thunder Bay. Pourquoi ne transportez-vous pas du canola?

Mr. R. Paterson: L'automne dernier, le canola a été transporté directement outremer par des navires océaniques à partir de Thunder Bay. Le canola qui a été transporté au Canada l'a été par un concurrent qui dispose d'un bateau comportant une citerne pour le pétrole et des cales pour les cargaisons sèches également. Cela semble convenir aux clients. Nous n'avons donc pas pu être concurrentiels dans cette affaire. C'est un secteur très compétitif et nous n'avons pas transporté de canola.

Mr. Hoepfner: Avez-vous réduit votre flotte sur les Grands Lacs ou bien est-ce celle que vous aviez au début.

Mr. R. Paterson: Non, monsieur. Au moment de l'ouverture de la voie maritime en 1959, nous avions une flotte d'environ 40 bateaux. C'était le système qui déterminait la taille des navires. La flotte a été réduite constamment depuis. Nous avons maintenant sept bateaux dont cinq sont en service. Deux d'entre eux n'ont pas servi depuis 1991 et ils sont là à quai sur la rivière Kaministiquia.

Notre compagnie a subi des changements très importants depuis 1990 au point où nous sommes maintenant 12 personnes à nous occuper de la flotte au bureau de Thunder Bay. Notre bureau de Montréal est fermé depuis 1990. Notre service

[Texte]

one person. We're about as lean as we can be now. We are not the benevolent corporation that we once were. We can't be that way. We have to be as efficient as possible. We have a hard time reducing our numbers any more. We have safe-operating regulations we have to meet. We have to be a safe operator and it takes x number of people to do that.

Mr. Hoepfner: Does the elevator system then somewhat subsidize you as being one company or not?

Mr. R. Paterson: It could be said that it happens from time to time depending on the kind of year we have in western Canada versus the marine division. The marine division is feeling the impact of lower volumes for this port. There's no question that we need volume to run those ships, but it hasn't been there.

Mr. Hoepfner: I appreciate that. It seems to me that you are in much the same position as a lot of western farmers. Either something has to happen or it's goodbye, baby, at that point.

Mr. R. Paterson: It's tough. I think we're all here today because we recognize the fact that you can't change one part of it without changing other parts. Change is inevitable. I think we have to recognize the assets we have and what is best for you and for the farmer. I think the seaway provides a real service. I think we have a system that works. I just think it has been tinkered with for too long and it's not working as efficiently as it could. It needs to be retooled, perhaps.

We have we have a system that was developed over decades that can't move high volumes. However, we have to move high volumes.

Mr. Hoepfner: I don't want to put blame on anybody, but I am really surprised today at what I hear today about the pilotage and taxation problems. Why haven't we heard more about that in the grain industry on the prairies? It amazes me that now, all of a sudden, we're at a point at which things have to change so substantially, yet I don't know how it can be done.

I see problems, problems and more problems. I didn't realize the shipping industry was in this kind of a state, so that adds another problem as far as the western grain farmers are concerned, because in the end it comes out of my pocket if you want a better financial return.

So how do you see this transpiring? How can it be done to increase profits to farmers, so they survive, and profits to yourself and the shipping industry? Somewhere something has to happen and changes have to be drafted.

Mr. R. Paterson: I was reminded that at the first meeting of the Dominion Marine Association, in 1903—it was the predecessor to the Canadian Shipowners Association—the very first item on the agenda was pilotage. That's the truth. But probably it was for different reasons.

[Traduction]

d'affrètement de Winnipeg compte une seule personne. Notre personnel est réduit au minimum. Nous ne sommes plus l'entreprise pléthorique que nous fûmes. Ce n'est plus possible. Il nous faut viser l'efficacité maximum. Il nous serait difficile de réduire encore notre effectif. Il y a des règlements de sécurité à respecter. Il faut être un transporteur sûr et avoir un nombre x de personnes pour cela.

M. Hoepfner: Les silos ne vous apportent-ils pas un certain financement puisque c'est la même compagnie?

M. R. Paterson: On peut dire que cela arrive de temps à autre, en fonction du genre d'année que nous avons dans l'ouest du Canada par rapport à notre division maritime. La division maritime ressent le contre-coup des volumes inférieurs qui passent par ce port. Il est clair que nous avons besoin d'un certain volume pour exploiter ces bateaux, mais il nous a fait défaut.

M. Hoepfner: Je le comprends bien. J'ai l'impression que vous êtes à peu près dans la même situation que beaucoup d'agriculteurs de l'ouest. Il faut que quelque chose se produise, sinon c'est la disparition.

M. R. Paterson: La situation est difficile. Je crois que nous sommes tous ici aujourd'hui parce que nous reconnaissons qu'on ne peut pas changer une partie du système sans modifier les autres. Le changement est inévitable. Je crois qu'il nous faut reconnaître les atouts que nous possédons et voir ce qui est le plus avantageux pour vous et pour l'agriculteur. J'estime que la voie maritime procure un véritable service et que nous avons un système qui fonctionne. C'est simplement qu'on l'a trop longtemps tripoté et qu'il ne fonctionne plus comme il le pourrait. Il faut peut-être le réorganiser.

Notre système qui s'est constitué sur plusieurs décennies ne permet pas le transport de gros volumes. Or, il faut le faire.

M. Hoepfner: Je ne veux m'en prendre à personne, mais je suis très surpris de ce que j'entends aujourd'hui sur les problèmes de pilotage et de taxation. Pourquoi n'en avons-nous pas entendu parler davantage dans l'industrie céréalière des Prairies? Je suis surpris que, tout à coup, nous soyons arrivés au point où quelque chose doit changer si nettement, alors que je ne sais pas comment on pourra le faire.

Je ne vois que des problèmes partout. Je ne savais pas que le transport maritime était dans cette situation; voilà qui ajoute donc un autre problème à ceux des céréaliculteurs de l'ouest car, en définitive, c'est de ma poche que l'argent devra sortir si vous voulez faire plus de profit.

Qu'envisagez-vous donc? Que faire pour augmenter les bénéfices des agriculteurs pour leur permettre de survivre, et ceux de votre compagnie et du secteur du transport maritime? Il faut faire quelque chose quelque part et projeter des changements.

M. R. Paterson: On m'a rappelé qu'à la première réunion de la Dominion Marine Association en 1903, —l'ancêtre de l'Association des armateurs canadiens—, la toute première question à l'ordre du jour était le pilotage. C'est la vérité. Mais c'était sans doute pour d'autres raisons.

[Text]

[Translation]

I think you're hearing about it today because we're becoming a larger constituency in this whole area. Shipowners, by nature, have been a small constituency. We have been viewed as being too successful. We haven't been able to get our points across properly. We've been challenged by members of Parliament and others to get our point across and get as many people behind us as possible, because that's the only way we're going to make change. That is what is being done now, through the Chamber of Maritime Commerce, the Canadian Shipowners Association, the grain companies, when they start to see what the costs of doing business here are. When you see something you don't like—and it's not hard to demonstrate that in this particular example of pilotage—then there are more people, like yourself, who become concerned about it and want to know more about it. It's one that has gone out of control through legislation, I think, and it will take all of us to change it—a larger constituency.

Je crois que vous en entendez parler aujourd'hui parce que nous devenons un joueur plus important dans tout ce secteur. Les armateurs, par nature, étaient un peu des comparses. On jugeait que nous réussissions trop bien. Nous n'avons pas pu faire valoir notre point de vue comme il se devait. Des députés et d'autres personnes nous ont demandé de le faire et d'obtenir le plus grand soutien possible, car c'est la seule façon d'arriver à des changements. C'est ce que l'on fait à l'heure actuelle, par l'entremise de la Chambre de commerce maritime, de l'Association des armateurs canadiens, des compagnies céréalières, lorsqu'elles voient ce qu'il leur en coûte pour faire affaire ici. Lorsque quelque chose ne plaît pas—et ce n'est pas difficile à prouver dans l'exemple particulier du pilotage—alors il y a davantage de gens, comme vous-mêmes, qui s'en inquiètent et qui veulent en savoir plus. C'est une situation qui échappe à tout contrôle du fait de la législation. C'est mon opinion et il faudra qu'on s'y mette tous pour arriver à un changement—devenir un plus gros joueur.

Mr. Hoepfner: Another thing I'm wondering about is this. You know changes have to be made on the prairies as far as the transportation system is concerned, and I don't know who is going to put up the bucks to do it—probably the farmer. Are you, as a company, prepared to go out and borrow money to increase your fleet if the production is there; if the tonnage comes back? Or do you not have that capability?

M. Hoepfner: Il y a autre chose dont je m'inquiète. Vous savez qu'il faudra procéder à des changements dans les Prairies en ce qui concerne le système de transport et je ne sais pas qui va fournir l'argent nécessaire—sans doute l'agriculteur. En tant que compagnie, êtes-vous prêts à aller emprunter de l'argent pour accroître votre flotte si la production existe, si le tonnage augmente de nouveau? À moins que vous n'ayez pas cette capacité?

Mr. R. Paterson: The difficulty we face every day in looking at costs, which is what we always do—we're here today again looking at cost—is to try to decide what the business will be like for grain movement next month, let alone next year or five years from now. It's a very difficult decision to make. If we can see a return on our investment—and it's our money we're talking about here—we will stay in this business—

M. R. Paterson: Le problème que nous avons tous les jours lorsque l'on considère les coûts, et c'est ce que nous faisons constamment—et encore aujourd'hui—c'est d'essayer de voir quel sera le volume des affaires en fait de céréales le mois prochain, et je ne parle pas de ce qu'il sera l'année prochaine ou dans cinq ans. C'est une décision très difficile à prendre. Si l'on voit que notre investissement va rapporter—et c'est de notre argent qu'il s'agit—nous resterons en affaires. . .

Mr. Hoepfner: They are your assets. I appreciate that.

M. Hoepfner: C'est votre atout, je le comprends bien.

Mr. R. Paterson: We will reinvest in it. But it is very difficult with these changes in the world markets. We have so much going on that we have so little influence over, it's very hard to make those decisions.

M. R. Paterson: Nous réinvestirons dans notre entreprise. Mais c'est très difficile avec les changements que subissent les marchés mondiaux. Il y a tellement de choses qui se passent sur lesquelles nous avons si peu d'influence, qu'il est difficile de prendre ces décisions.

Mr. Jordan: It is refreshing to hear somebody who is so directly involved, right at water level.

M. Jordan: C'est rassurant d'entendre quelqu'un qui est directement concerné, qui a les pieds à fleur d'eau.

I am concerned about your fleet. We have heard this from other sources too, that it's an aging fleet. Is that because you haven't been generating any money, or because you're so uncertain about the future that you're not prepared to invest in upgrading, or both?

Je m'inquiète pour votre flotte. D'autres sources nous ont également indiqué que c'est une flotte qui prend de l'âge. Est-ce parce que vous n'avez pas réalisé de bénéfices ou que l'avenir vous paraît si incertain que vous n'êtes pas prêts à investir, à moins que ce ne soit pour ces deux raisons à la fois?

Mr. R. Paterson: It's all of that. The shipbuilding industry in Canada, certainly on the east side of Canada, leaves a lot to be desired at this point. It has been allowed to dwindle and it has done so. If we wanted to build a ship, I'm not sure we would be able to build one in Canada. We built the last ship in Collingwood before it closed in 1985. The newest ship on the lakes is ten years old now.

M. R. Paterson: C'est en effet tout cela. La construction navale au Canada, surtout sur la côte est, laisse beaucoup à désirer en ce moment. On l'a laissée périr et c'est ce qu'elle a fait. Si l'on voulait construire un bateau, je ne suis pas sûr qu'on pourrait le faire au Canada. Nous avons construit le dernier navire à Collingwood, avant sa fermeture en 1985. Le bateau le plus récent qui navigue sur les lacs a donc dix ans maintenant.

[Texte]

It is very difficult at today's low volumes, hence revenues, even to consider major refits of ships, let alone building new ships—very difficult, if not impossible. It is difficult in this environment to envision how we would make that decision, given what we know today. We try to take ten-year outlooks. We talk with the board and we talk with the rail companies and we try to see where we're going.

Somewhere along the line someone is going to have to invest, if we are going to start producing more than 60 million tonnes of grain, exporting more than 30 million tonnes of grain, by the turn of century or beyond. There has to be a system to handle that. Somebody is going to have to invest somewhere along the line, and somehow we have to be encouraged to do so.

Mr. Jordan: Again, I can appreciate the position it's put you in. I think you were given some assurance that the Churchill proposal will likely make its way into the report. I think I can guarantee you the piloting thing is going to make its way into the report too, because wherever we go, that is there. It seems to me it's been mentioned for years and years and seemingly nothing has been done.

• 1340

A presenter this morning suggested that should be addressed and that you should address the seaway pilotage aspect separately from the national. Would you see any rationale to that? Why not just pilotage, which is the cost reflecting on anyone who's moving goods? I didn't get in on that discussion this morning, but I was wondering why they wanted the seaway aspect of pilotage addressed apart from the national pilotage.

Mr. R. Paterson: I'm not sure if it's practical to put all of the various pilotage authorities under one roof. I'm not an expert on that side of it.

I think the LPA presents a bit of a unique problem in that it seems to directly impact a cost that affects more people. I'm not sure if that's accurate. It seems to me that on the outside it might look unfair to pick on them. However, on the other hand, we have demonstrated through our appeal process we just can't make any headway there. We think we should specifically address that problem as part of the overall problem of the seaway.

Mr. Jordan: I could see how it would relate to you. You wouldn't be so concerned, perhaps, with what's going on on the west coast, but I think we as a committee have to look at all the aspects of it because it's a factor in determining the cost of operation.

Mr. R. Paterson: If you look at who is using the service, I would hazard to say that in the Atlantic, Laurentian, Great Lakes, and Pacific areas you have a lot of foreign ships using that service. Specific to the LPA, you have Canadian operators using that service that are in those waters well within the timeframe to actually be certified there. Of course that option is available to us in district two. So you're looking at a problem that is, I suppose, peculiar to Canadian operators that take

[Traduction]

Il est très difficile avec les faibles volumes que l'on connaît actuellement, et donc les faibles recettes qu'on en tire, de penser à entreprendre de gros travaux de radoub et, encore moins, de construire des bateaux, c'est très difficile, voire impossible. Il est difficile, dans une telle situation, d'envisager de prendre une telle décision, sachant ce que l'on sait aujourd'hui. Nous essayons de prévoir les choses dix ans à l'avance. Nous discutons avec la Commission, avec les compagnies de chemins de fer et nous essayons de voir où nous nous en allons.

Il va falloir que quelqu'un, quelque part, investisse si nous commençons à produire plus de 60 millions de tonnes de céréales et à en exporter plus de 30 millions de tonnes d'ici la fin du siècle ou au-delà. Il faut avoir un système pour manutentionner tout cela. Quelqu'un va devoir investir quelque part et il faut que, d'une certaine façon, on nous encourage à le faire.

M. Jordan: Je comprends bien, je le répète, dans quelle situation cela vous a mis. On vous a en quelque sorte assurés que la proposition concernant Churchill allait sans doute figurer dans le rapport. Je puis vous garantir que la question du pilotage figurera également dans le rapport car, où que l'on aille, on en entend parler. Il me semble qu'il en a été question depuis de très nombreuses années et que rien n'a apparemment été fait à cet égard.

Un intervenant a, ce matin, laissé entendre qu'il faudrait s'atteler à ce problème en traitant séparément le pilotage dans la voie maritime et le pilotage à l'échelle nationale. Y voyez-vous une justification? Pourquoi ne pas simplement traiter du pilotage, dont les frais touchent tous ceux qui transportent des marchandises? Je n'ai pas participé à la discussion ce matin, mais je me demande pourquoi on souhaite traiter séparément le pilotage sur la voie maritime et le pilotage à l'échelle nationale.

M. R. Paterson: Je ne suis pas sûr qu'on puisse sur le plan pratique, mettre toutes les administrations de pilotage dans le même sac. Je ne suis pas expert en la matière.

Je crois que l'APL présente un problème qui lui est particulier, dans la mesure où elle influe directement sur un coût qui affecte un plus grand nombre d'intéressés. Je ne sais si c'est exact. Il me semble, vu de l'extérieur, qu'il pourrait être injuste de s'en prendre à elle, mais on a par ailleurs prouvé, grâce à notre procédure d'appel, qu'on ne pouvait tout simplement pas progresser dans ce dossier. Nous pensons qu'il faudrait traiter ce problème dans le cadre de celui plus général de la voie maritime.

M. Jordan: Je vois de quelle manière cela vous touche. Vous n'êtes peut-être pas si inquiets de ce qui se passe sur la côte ouest, mais je crois qu'en tant que comité, nous devons envisager tous les aspects de la question, car c'est un facteur qui influe sur le coût du service.

M. R. Paterson: Si l'on considère les usagers, il me semble pouvoir dire que dans les régions de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique, il y a de nombreux navires étrangers qui utilisent ce service. En ce qui concerne plus spécialement l'APL, des exploitants canadiens recourent à ce service alors qu'ils se trouvent dans ces eaux bien à temps pour obtenir une licence. Cette possibilité nous est également offerte dans le district 2. J'imagine qu'il s'agit donc

[Text]

pilots. I'm not familiar enough with the west coast to say there may be tug and barge systems that are taking pilots out there. It seems to be very specific to Canadian operators in waters they're in all the time.

Mr. Jordan: I think we're looking at it more in relation to doing business in Canada, period.

Mr. R. Paterson: That might be fair to say.

Mr. Jordan: That's all I have, Mr. Chairman.

Mr. Comuzzi: Thank you very much for the presentation.

There are three companies now operating on the Great Lakes: Paterson, the consortium of CSL, Algoma Steel—

Mr. R. Paterson: Upper Lakes and Algoma.

Mr. Comuzzi: What's the third one, Robert?

Mr. R. Paterson: Parrish and Heimbecker. They represent about 4%. They're not a big player. They're a grain company for the most part.

Mr. Comuzzi: So in essence there are only two people on the Great Lakes.

Mr. R. Paterson: Two larger volume carriers for the bulkier shipping size. We have to be very clear we're talking about bulkers when we talk about that because there are obviously more self-unloader companies. Algoma and Upper Lakes have combined their bulkier fleet to operate under one manager.

Mr. Comuzzi: Specifically for the grains.

Mr. R. Paterson: Yes.

Mr. Comuzzi: We talked this morning about the competitive aspects of the seaway and how all players in the seaway have to remain competitive. I'm going to express a very serious concern I have in going through the seaway review and looking at what's happening with respect to the bulkier fleet.

As you have expressed it, there is the potential that unless you see some change or some consistency in the future, maybe the Paterson steamship line bulkier fleet will no longer be in existence. That's a very real possibility.

Mr. R. Paterson: Yes, it is.

Mr. Comuzzi: That then leaves one company dealing exclusively in grain on the Great Lakes.

Mr. R. Paterson: That thought might be our salvation. We don't see that quite yet.

Mr. Comuzzi: We've already seen what happens when we have exclusivity among pilots. We see what happens with the rates. If that were to happen on the Great Lakes, there is no longer any competition. Am I correct in that?

• 1345

Mr. R. Paterson: I think taking a straight look at it, yes, that's what will happen. It's a very high-cost entry business. If you get down to a single operator and their costs go through the roof, then you can invite competition at that point, I suppose, if you get the rates up to where somebody else can start seriously looking at it. We're not going that way right now.

[Translation]

d'un problème qui est propre aux exploitants canadiens qui prennent des pilotes. Je ne connais pas suffisamment la côte ouest pour dire s'il y a ou non des systèmes de remorqueurs et de péniches qui prennent des pilotes. Cela semble être particulier aux exploitants canadiens dans les eaux où ils sont en permanence.

M. Jordan: Je crois que nous envisageons tout simplement la chose davantage sur le plan des activités qui ont lieu au Canada.

M. R. Paterson: Vous avez sans doute raison.

M. Jordan: C'est ce que j'avais à dire, monsieur le président.

M. Comuzzi: Merci beaucoup pour votre exposé.

Il y a trois compagnies qui sont actives dans les Grands Lacs: Paterson, le groupe CSL, les Aciers Algoma. . .

M. R. Paterson: Upper Lakes et Algoma.

M. Comuzzi: Quelle est la troisième, Robert?

M. R. Paterson: Parrish and Heimbecker. Elle représente environ 4 p. 100 du volume. Ce ne sont donc pas des joueurs importants. Il s'agit essentiellement d'une compagnie céréalière.

M. Comuzzi: En gros, il n'y a donc que deux compagnies qui opèrent sur les Grands Lacs.

M. R. Paterson: Il y a deux gros transporteurs pour les marchandises en vrac. Il faut bien préciser qu'il s'agit de vraquiers lorsqu'on en parle, car il y a bien évidemment un plus grand nombre de compagnies d'autodéchargeurs. Algoma et Upper Lakes ont mis en commun leur flotte de vraquiers sous la même direction.

M. Comuzzi: Spécialement pour les céréales.

M. R. Paterson: Oui.

M. Comuzzi: Nous avons parlé ce matin des aspects concurrentiels de la voie maritime et de la façon dont tous les joueurs sur cette voie doivent rester concurrentiels. Je vais vous faire part d'un souci très grave que j'éprouve lorsque j'étudie la voie maritime et que je vois ce qui se passe relativement à la flotte des vraquiers.

Comme vous l'avez dit, il est possible, à moins de changements ou d'une plus grande cohérence à l'avenir, que la flotte vraquière de la compagnie de navigation Paterson disparaisse. C'est une possibilité très réelle.

M. R. Paterson: En effet.

M. Comuzzi: Il ne resterait alors qu'une seule compagnie qui s'occuperait exclusivement des céréales sur les Grands Lacs.

M. R. Paterson: C'est peut-être cette pensée qui nous sauvera peut-être, mais nous n'en sommes pas encore tout à fait là.

M. Comuzzi: Nous avons vu ce qui se passe en matière d'exclusivité pour les pilotes. On ce qui se produit avec les tarifs. Si cela devait arriver sur les Grands Lacs, il n'y aura plus de concurrence. C'est bien cela n'est-ce pas?

M. R. Paterson: Si l'on n'a pas peur des mots, je crois que oui, c'est ce qui se produira. C'est un genre de commerce qui exige de très lourds investissements. Si l'on se retrouve avec un seul transporteur et qu'à cause de cette situation monopolistique, les prix deviennent exorbitants, cela favorisera l'apparition de concurrents, je suppose, car les tarifs seront à ce point élevés qu'il y aura lieu de se demander si l'affaire n'est pas intéressante. Nous n'en sommes pas là à l'heure actuelle.

[Texte]

Mr. Comuzzi: No, they're not going that way now. But in the event that you should disappear, there is no competition for moving grain on the Great Lakes.

Mr. R. Paterson: No.

Mr. Comuzzi: That then could expose every port involved in moving grain on the Great Lakes and all of the associated ports—Thunder Bay, Sault Ste. Marie, St. Catharines, Welland Canal, Hamilton—to a monopolistic situation. Am I correct in that assumption?

Mr. R. Paterson: It would appear that way. That's what would happen.

Mr. Comuzzi: That is something we can't allow to happen if we're going to remain competitive in moving grain. We just can't allow that to happen.

Mr. Chairman, we're trying to correct some serious flaws in our marine transportation business, and by the very fact that we're trying to correct these flaws we may very well end up with a non-competitive factor, which has proven to be one of the real reasons the cost of our marine transportation is in some instances out of control. What is it going to take for us as a committee to ensure a competitive factor on the Great Lakes—St. Lawrence to move grain and potash and coal? What is it going to take for us to create an environment so that there can be some consistency in the shippers' business in order to make an investment that is so badly needed to bring new ships into the system?

The Chairman: Is it implementation of the Paterson report?

Mr. R. Paterson: You need to attract more volume, but how do you do that? That's what we're talking about here. I think you have to have a system that deals with real costs, costs that are manageable, controllable, but that are real costs and not artificial costs. I think that's what you're here to do with this committee.

That has not been the case as I've seen it in the past, and it's not going to change overnight. There are costs I pass on as a shipowner that I can control in my own operation, and I think I've done a pretty good job of doing that. There are costs I pass on in my freight rate that might be a pilotage cost or a seaway toll cost or eventually a coast guard cost that I may have some control over in the future or I may not. We need to have a properly priced package to sell that's controllable and even-handed and equal across the country.

In the CSA we've been looking at a method of payment change for many years now. I adopted the opinion quite some time ago that we never know where we stand in terms of whether we are really competitive or not on the St. Lawrence Seaway, when you factor in all the other subsidy money and everything else that's going on, all the other dynamics. Are we really competitive?

[Traduction]

M. Comuzzi: Non, vous avez bien raison. Mais si jamais vous veniez à disparaître, il n'y aura plus de concurrence dans le secteur du transport du grain sur les Grands Lacs.

M. R. Paterson: Non.

M. Comuzzi: Alors, tous les ports des Grands Lacs qui s'occupent de la manutention des céréales et tous les ports similaires—Thunder Bay, Sault-Sainte-Marie, St. Catharines, le canal Welland et Hamilton—pourraient être exposés à une situation monopolistique. Ai-je raison de le supposer?

M. R. Paterson: Il semble que oui. C'est ce qui se produirait.

M. Comuzzi: Il faut éviter que cela se produise si nous voulons demeurer compétitifs dans le secteur du transport des céréales. Nous ne pouvons tout simplement pas nous permettre qu'une telle situation se produise.

Monsieur le président, nous sommes en train d'essayer de remédier à quelques-uns des graves problèmes auxquels notre secteur du transport maritime est confronté, et il se pourrait très bien qu'en voulant bien faire, nous créions une situation favorable à l'absence de concurrence, facteur qui s'est révélé être une des véritables causes de la montée faramineuse de nos coûts de transport maritime dans certains cas. Quelle garantie devons-nous exiger comme comité pour que le transport du grain, de la potasse et du charbon demeure entre les mains d'entreprises concurrentielles dans les Grands Lacs et sur le Saint-Laurent? Comment allons-nous faire pour créer un climat de stabilité propre à inciter les transporteurs maritimes à faire les investissements dont nous avons tellement besoin pour construire de nouveaux navires?

Le président: S'agit-il de l'application du rapport Paterson?

M. R. Paterson: Il faudrait trouver le moyen d'accroître le volume des expéditions, mais comment y arriver? C'est ce dont nous discutons ici. À mon avis, il faut mettre en place un système basé sur des coûts réels, des coûts gérables et contrôlables, mais qui ne sont ni artificiels ni arbitraires. Je crois que c'est ce genre de solution que vous recherchez en tant que comité.

À ce que j'ai constaté, ce n'est pas ce qu'on a fait dans le passé, et ce n'est pas du jour au lendemain qu'on va changer la situation. Parmi les coûts que je transfère à mes clients en tant qu'armateur, il y en a que je suis en mesure de contrôler au sein de mon entreprise, et je pense que je réussis assez bien à me tirer d'affaire dans ce domaine. Il y a des coûts que j'intègre à mon taux de fret—les droits de pilotage, les droits d'utilisation de la voie maritime et peut-être même les droits d'utilisation de la Garde côtière—sur lesquels je pourrais très bien maîtriser à l'avenir ou peut-être pas. Nous devons établir un tarif qui reflète nos coûts et qui soit en même temps contrôlable, équitable et fondé sur les mêmes critères partout au pays.

À l'Association des armateurs canadiens, il y a des années que nous essayons de trouver une nouvelle méthode de paiement. Il y a déjà pas mal longtemps que je me dis qu'il est impossible de savoir si nous sommes vraiment concurrentiels sur la Voie maritime du Saint-Laurent compte tenu de tout ce qui est subventionné et de tous les autres facteurs qui entrent en ligne de compte pour dynamiser le secteur. Sommes-nous vraiment compétitifs?

[Text]

Mr. Comuzzi: Competitive with whom?

Mr. R. Paterson: With the west coast, for instance. Are we really competitive with the west coast to put grain through here? We don't really know because we don't know what the real costs are. We might be getting a better handle on that today, but let's go through this process and find out. If at the end of the day we're not competitive because we just can't be, well I guess that's the answer.

I don't believe that. I think we have a waterway that is efficient. We put an awful lot of cargoes on roads now that we don't really want to. Why aren't they on the water?

The Chairman: Mr. Comuzzi, thank you very much for your questions.

Given the economy of the last three years and the competition and the challenges, your company is still alive. Your uncle must be very proud of you all. Thanks very much for your submission. We appreciate it.

Mr. Hoepfner: Mr. Chairman, could I ask a quick question that's very important?

The Chairman: If it's very important and very quick.

Mr. Hoepfner: We are seeing the downsizing of the fleet. Is there a backup now? We had 12 million tonnes in this port last year. Has that created a backup?

Mr. R. Paterson: If you break down the ten million tonnes of grain through here, about four million was for the Wheat Board. Part of it is carried by the Canadian domestic fleet—in round figures, two million. A little less than that was canola, which mostly moves on ocean ships. There was grain that moved by self-unloader to Duluth, because they can't unload down there. So that was a different movement.

What am I getting at? If that Wheat Board component goes from seven million to nine million tonnes, we might still be able to handle it today, with 39 bulkers. It'd be tight.

Is there backup? Fewer and fewer ocean ships are available every year. The matching age for an ocean is fifteen years. They are under the microscope, with classification societies worldwide. There have been a lot of incidents. Unless there is a lot of building, I would suggest there will be fewer of those ships. So I don't think there's a real backup.

[Translation]

M. Comuzzi: Compétitifs par rapport à qui?

M. R. Paterson: Par rapport à la côte ouest, par exemple. Sommes-nous vraiment compétitifs avec la côte ouest en ce qui concerne le coût de transport des céréales jusqu'ici? À vrai dire, nous l'ignorons, car nous ne savons pas quels sont les coûts réels. Nous pourrions peut-être être mieux en mesure d'évaluer ces coûts aujourd'hui, mais poursuivons cette démarche et nous découvrirons ce qu'il en est. Si, en fin de compte, nous constatons que nous ne sommes pas concurrentiels parce qu'il est impossible de l'être, nous aurons la réponse.

Je ne crois pas qu'il en soit ainsi. Je suis convaincu que la voie maritime est gérée efficacement. À l'heure actuelle, nous transportons bien plus de marchandises sur nos routes que nous ne le voudrions vraiment. Pourquoi ce transport ne se fait-il pas par voie maritime?

Le président: Monsieur Comuzzi, merci beaucoup pour vos questions.

Compte tenu de la situation économique des trois dernières années, de notre situation concurrentielle et des défis que nous avons eu à relever, il est heureux que votre entreprise soit encore debout. Votre oncle doit être vraiment fier de vous. Nous vous remercions beaucoup de votre témoignage. Il nous a été vraiment utile.

M. Hoepfner: Monsieur le président, puis-je poser une question que j'estime très importante?

Le président: Si elle est très importante et très brève, allez-y.

M. Hoepfner: On constate que la flotte diminue constamment. Y a-t-il une flotte d'appoint à l'heure actuelle? Douze millions de tonnes ont été manutentionnées dans notre port l'an dernier. Une telle activité a-t-elle incité les sociétés maritimes à prévoir pareille flotte?

M. R. Paterson: Si l'on ventile cette dizaine de millions de tonnes de céréales, on constatera qu'il y avait 4 millions de tonnes de blé. Une partie de cette cargaison a été transportée par des navires canadiens, soit à peu près 2 millions de tonnes en arrondissant les chiffres. Il y a eu un peu moins de deux millions de tonnes de canola, une céréale qui est surtout transportée par des navires océaniques. Il y a eu aussi des céréales qui ont été expédiées sur des navires auto-déchargeurs à destination de Duluth, parce qu'il n'y a pas d'installations de déchargement à cet endroit. Il s'agit donc dans ce cas d'un autre type de mouvement.

Vous vous demandez à quoi je veux en venir? Si les chargements de blé passaient de 7 millions à 9 millions de tonnes, nous serions toujours en mesure de les transporter avec nos 39 vraquiers. Nous serions presque à la limite de notre capacité, mais ce serait faisable.

Y a-t-il une flotte d'appoint? Il y a de moins en moins de navires océaniques en service chaque année. La moyenne d'âge correspondante pour un navire océanique est de 15 ans. Ces navires sont surveillés de près par les bureaux de classification partout dans le monde. Il y a eu beaucoup d'accidents. À moins d'en construire un nombre considérable pour remplacer ceux qui sont désaffectés, il y aura, selon moi, de moins en moins de ces navires en circulation. Je ne crois donc pas qu'on puisse parler d'une véritable flotte d'appoint.

• 1350

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, thank you very much.

We now have the Transportation-Communications Union. Mr. Daniher is the lead spokesperson. He is joined by Mike Peron, president, Lodge 650; the president of Local 5055, United Steelworkers of America, Tom Chauvin, Jr.; the secretary of Local 479, International Longshoremen's Association, Ernie Contardo; and Jim Martinsen, president of Local 1867, International Longshoremen's Association.

Welcome, gentlemen. We look forward to your brief.

Mr. Herbert T. Daniher (Executive Vice-President, Grain Division, Transportation-Communications Union): On behalf of the Transportation-Communications Union, affiliated with the United Steelworkers of America and the Lakehead Port Council, I take this opportunity to welcome the committee to Thunder Bay, the heartland of Canada, the head of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system, and home of Canada's largest grain port, proven to be one of the world's finest and most efficient grain-handling centres.

The Transportation-Communications Union represents 15,000 members across Canada. We move people, freight, and ideas from coast to coast and beyond. The union's mission is to work together to achieve our common objectives: to provide security, dignity, and a decent standard of living for ourselves, our families, and our communities.

The TC grain division specifically represents a cross-section of transportation sectors in Thunder Bay relying on port activity. This includes 700 grain handlers, employed at 10 terminals operated by 6 grain companies; 100 rail workers, employed by CP Rail; 100 trucking employees, employed at several firms across the city; and 75 grain-processing workers, employed at the ADM Ogilvie plant in the city.

The Lakehead Port Council represents a number of members I've listed in the brief. Everybody sitting at the table here is in fact a member of this port council. We have seventeen representative members. You can review that at your leisure, if you so choose.

Government priorities and objectives: Typical of many Canadian businesses and governments today, it would appear crisis management and large deficits are the only effective tools to bring about meaningful analysis and change. The critical question that remains to be answered is whether it is too little, too late. Perhaps the current government can deflect some of the blame on previous governments, when they were not the captain of the ship. Presently, the mutiny has occurred by the will of the majority and the task of creating a competitive environment to ensure that Canada remains as a viable market supplier of grain. This in turn will maintain and create employment for the tens of thousands of Canadian workers

[Traduction]

Le président: Messieurs, je vous remercie beaucoup.

Nous allons maintenant entendre le Syndicat des transports-communication. Monsieur Daniher sera le principal porte-parole de ce syndicat. Il est accompagné de Mike Peron, président de la Section 650, du président de la Section 5055 des Métallurgistes unis d'Amérique, monsieur Tom Chauvin junior; du secrétaire de la Section 479 de l'Association internationale des débardeurs, M. Ernie Contardo; et de Jim Martinsen, président de la Section 1867 de l'Association internationale des débardeurs.

Bienvenues messieurs. Nous avons hâte d'entendre votre mémoire.

M. Herbert T. Daniher (premier vice-président, Division des céréales, Syndicat des transports-Communication): Au nom du Syndicat des transports-Communication, affilié au Syndicat des métallurgistes unis d'Amérique et au Conseil du port de Lakehead, je profite de l'occasion pour inviter le comité à Thunder Bay, ville située au coeur même du Canada, ainsi qu'à la tête de la voie maritime, des Grands Lacs et du St-Laurent, et qui est le plus grand port de manutention de céréales du Canada, et, certainement l'un des centres de manutention des grains le mieux organisé et le plus efficace au monde.

Le Syndicat des transports-Communication compte 15 000 membres répartis un peu partout au Canada. Nous transportons des personnes, des marchandises et des idées d'un océan à l'autre et ailleurs dans le monde. La mission du syndicat consiste à encourager ses membres à collaborer à la réalisation de nos objectifs communs: créer pour nous-mêmes et offrir à nos familles et à nos collectivités un climat de sécurité et de dignité et un niveau de vie décent.

La division des céréales du STC représente précisément les employés de tous les secteurs du transport de Thunder Bay qui dépendent de l'activité portuaire. Parmi eux, on compte 700 manutentionnaires céréaliers, travaillant dans dix terminaux exploités par six sociétés cérésières; 100 employés de CP Rail; 100 employés du secteur du camionnage à l'emploi de diverses entreprises de la ville, et 75 employés travaillant dans le secteur de la transformation des céréales au siège social de la compagnie Ogilvie à Thunder Bay.

Le Conseil du port de Lakehead représente un certain nombre de membres dont la liste figure dans le mémoire. Tous ceux qui siègent à cette table ici sont en fait membres du Conseil du port. Nous y avons 17 représentants. Vous pouvez en consulter la liste si vous le voulez.

Priorités et objectifs du gouvernement: Comme on le constate chez bien des entreprises canadiennes et chez nos gouvernements à l'heure actuelle, il semble que seuls la gestion de situations de crise et les déficits énormes réussissent à les mobiliser pour analyser sérieusement leurs problèmes et songer à des changements. Reste à savoir si les solutions proposées seront suffisantes pour remédier à la situation et pourront encore être apportées en temps opportun. Le gouvernement actuel voudra peut-être jeter le blâme sur les gouvernements précédents, sur ceux qui dirigeaient la barque avant lui. À l'heure actuelle, la mutinerie a eu lieu parce que la majorité a décidé que le moment était maintenant venu de créer un climat

[Text]

employed in this sector. This surely rests solely and squarely with the government of the day. Get on with it and get the job done. But year after year and study after study, there are no results.

[Translation]

de concurrence qui permette au Canada de demeurer un fournisseur de céréales viable sur le marché international. Cette conjoncture permettra de maintenir et de créer des emplois pour les dizaines de milliers de travailleurs canadiens oeuvrant dans ce secteur. Voilà la tâche qui incombe certainement au gouvernement actuel. Mettez-vous au travail et accomplissez-la. Malheureusement, les années et les études se suivent, mais les résultats se font attendre.

• 1355

Everybody is echoing the same sentiments: get the job done. We want to know where we stand. Every day that goes by means more loss of jobs and more inefficiencies. It means we're just destroying ourselves in the world markets.

Even during my short tenure, the union and port council have made four submissions to the government regarding similar issues as far as efficiency items. Hopefully, submission number five will finally cause the lava to flow out of the volcano before an eruption occurs, which would permanently scar Canada as we know it today.

Government bureaucracy and ineptness is causing Canadians their jobs. Fail in your task and, as captain, you're obligated to go down with the ship to oblivion. To emphasize the point, the TCU during the past 12 months has had members terminated with up to 18 years of seniority, due directly to the government's failure to act. Many more long-term members have their heads on the chopping block and are waiting for the guillotine blade to fall.

I can't emphasize more that the time to act is now. When you've seen the type of job loss and hardship that I've experienced over the past number of years—that includes me—you can understand why I'm somewhat bitter regarding the government's failure to act up to this point in time.

The objectives is to identify key competitive challenges. For the record, it has been stated by many parliamentarians and port stakeholders about the grain industry, which is probably the major customer of the St. Lawrence Seaway, that it's 90% politics and 10% protein. Solving the politics will provide the key to the future economic viability of the system, in our opinion.

Unlike others—we want to distance ourselves from those we're unlike—who have appeared before the standing committee, the TCU and the port council would state that the miracle of a marine system that extends into the very heartland of Canada and is headed by Thunder Bay was no mistake. It's served this country well in the past and will no doubt serve the country efficiently and competitively in the future.

I don't have to name who made those comments, but there are certain factions that might suggest, in fact, that the seaway should be shut right down. It's the furthest thing from our mind.

One should not cherry-pick and analyse the system piecemeal. A complete and appropriate financial analysis and comprehensive review of the St. Lawrence Seaway and port system should be completed.

Tous les Canadiens partagent le même sentiment: ils veulent des résultats. Nous voulons savoir où nous en sommes. Les pertes d'emplois et les inefficacités se multiplient au fil des jours. Autrement dit, nous nous détruisons nous-mêmes sur les marchés mondiaux.

Il y a peu de temps que je suis en poste et déjà, notre syndicat et le conseil du port ont eu l'occasion de soumettre quatre mémoires au gouvernement sur des questions similaires pour lesquelles nous proposons des solutions visant à accroître l'efficacité. Heureusement, le mémoire numéro 5 fera enfin couler la lave avant que le volcan ne fasse éruption et ne vienne mutiler le Canada tel que nous le connaissons aujourd'hui.

La bureaucratie et l'ineptie du gouvernement viendront à bout des emplois des Canadiens. Si vous faillissez à la tâche, en tant que capitaine, vous allez être forcé de sombrer avec le navire. Pour vous souligner à quel point l'heure est grave, je vous signale qu'au cours de la dernière année, des membres du STC qui avaient jusqu'à 18 ans d'ancienneté ont perdu leur emploi, justement parce que le gouvernement n'est pas intervenu. Beaucoup d'autres, parmi nos plus anciens membres, ont déjà la tête sur le billot et attendent que le couplet tombe.

Je ne saurais trop insister sur le fait qu'il faut agir dès maintenant. Si vous aviez été témoins comme moi des pertes d'emplois et des sacrifices qui ont été imposés aux travailleurs ces dernières années, vous comprendriez pourquoi je suis si amer quand je vois le gouvernement s'abstenir de réagir.

Notre objectif consiste à cerner les principaux défis qu'il faut relever pour maintenir notre compétitivité. Sachez que de nombreux parlementaires et de nombreux intervenants dans le secteur portuaire ont affirmé, en parlant de l'industrie des céréales qui est probablement le principal client de la Voie maritime du Saint-Laurent, que cette industrie comportait 90 p. 100 de politique et 10 p. 100 de protéines. À notre avis, la viabilité économique future du système est tributaire des décisions politiques.

Contrairement à d'autres témoins qui ont comparu devant votre comité,—nous tenons à prendre nos distances de ceux qui ne nous ressemblent pas,—le STC et le Conseil du port affirment que le fait d'avoir un réseau maritime qui s'étend jusqu'au coeur même du Canada, plus précisément à Thunder Bay, n'est pas une erreur, mais un miracle. Ce réseau a été et continuera sans doute d'être pour notre pays un instrument efficace qui favorise notre compétitivité.

Je n'ai pas à vous nommer ceux qui ont fait ce commentaire, mais il y a des gens qui prétendent qu'on devrait fermer la voie maritime. Ce serait la chose la plus absurde qui soit, à notre avis.

Il ne faudrait pas analyser le système de façon trop morcelée. Il faudrait faire un examen exhaustif de la Voie maritime du Saint-Laurent et de son système portuaire et en évaluer de façon systématique et pondérée tous les aspects financiers.

[Texte]

In our view, political bias has taken its toll on the port of Thunder Bay and consequently the entire seaway system. The government has ignored the strengths of the eastern grain transportation system. Failing to maintain the integrity of an east-west grain transportation system in an efficient and viable way will make it impossible to service a global marketplace and meet the needs of the customers, which include the farmers and numerous countries. How would we stay in business if the needs of the customers can't be met? That's a question that needs to be answered.

For far too long, the strength and value of the eastern system have been ignored. An efficient and viable system, which has been bought and paid for ten times over, sits idle at Thunder Bay, while the government-funded Price Rupert terminal operates at a net loss, never to turn a profit. Is this how the government builds and develops a competitive infrastructure? If Prince Rupert wasn't involved today—if it hadn't been built—our position as well as that of previous presenters regarding the volumes of grain flowing east would be significantly different. How will this white elephant be factored into the efficiencies equation?

Another example is Quebec City, which is adding subsidized cleaning facilities and building rail lines to basically steal business away from other ports. How will your committee deal with this travesty of justice that distorts the competitive environment in which all sectors must compete?

Significant infrastructure, turn-around times, surge capacity, and current and expanding eastern markets all create efficiencies that are required to be factored into the final analysis.

At the back of this presentation I've included a couple of headlines from *The Western Producer* this week. They concern some of those issues regarding efficiencies. The west coast unloading is 15% below goal. It goes on to list in this article—this is at the back page of the brief—four or five items, which I would suggest are maintenance items: weather conditions, operating difficulties with new technologies, and railway congestion.

These are issues that face the industry day in and day out. They keep pumping up the west, but, in reality, can they meet the targets? They never can. They need an eastern system that's been paid for and bought and that runs efficiently. Those issues all have to be factored into the final analysis.

[Traduction]

À notre avis, des considérations d'ordre politique ont discrédité le port de Thunder Bay et, par voie de conséquence tout le réseau de la voie maritime. Le gouvernement n'a pas su tenir compte des points forts du système de transport des grains de l'est. Si l'intégrité du système de transport des grains d'est en ouest n'est pas maintenue de façon efficace et rentable, il sera impossible de répondre aux besoins des marchés internationaux et des consommateurs, y compris à ceux des agriculteurs et d'un grand nombre de pays. Comment pourrions-nous demeurer dans la course si l'on ne peut répondre aux besoins des consommateurs? C'est une question à laquelle il faudra répondre.

Il y a trop longtemps que l'on omet de tenir compte de la force et de la valeur du système de transport dans l'est. Un système de transport efficace et viable, qui a rapporté dix fois plus qu'il n'a coûté, demeure inutilisé à Thunder Bay, pendant qu'à coups de subventions, le terminal portuaire de Prince Rupert fonctionne à perte, sans espoir de devenir un jour rentable. Est-ce ainsi que le gouvernement entend bâtir et développer une infrastructure compétitive? Si les installations de Prince Rupert n'existaient pas aujourd'hui—si elles n'avaient jamais été construites—notre position et celle des intervenants qui nous ont précédés, touchant les quantités de céréales expédiées vers l'est seraient sensiblement différentes. Comment comptabilisera-t-on cet éléphant blanc dans l'équation des efficacités?

Le port de Québec est un autre exemple. À coups de subventions on y ajoute des installations de nettoyage et l'on y construit des voies de chemin de fer essentiellement pour arracher littéralement des affaires aux autres ports. Quel traitement votre comité accordera-t-il à ce semblant de justice qui déséquilibre les règles du jeu dans un milieu où tous les secteurs doivent lutter de concurrence?

Construction d'infrastructure importante, amélioration des temps de navette, capacité de faire face à une augmentation subite de la demande, maintien et expansion des marchés dans l'est, ce sont tous des éléments qui contribuent à accroître l'efficacité et dont il faut tenir compte dans l'analyse finale.

À l'endos de ce mémoire, j'ai inclus une liste de titres d'articles qui ont paru dans le *The Western Producer* cette semaine. Ces articles traitent de certaines questions relatives à l'amélioration de l'efficacité. Les opérations de déchargement sur la côte ouest accusent un déficit de 15 p. 100 par rapport aux objectifs fixés. Dans cet article,—sur la dernière page du mémoire—, on énumère quatre ou cinq facteurs qui, à mon avis, concernent l'entretien: les conditions atmosphériques, les difficultés d'adaptation à la nouvelle technologie, et la congestion des services ferroviaires.

Ce sont des problèmes auxquels l'industrie fait face quotidiennement. Ils contribuent à faire monter les coûts dans l'ouest, mais, en réalité, les objectifs peuvent-ils être atteints? Ce ne sera jamais possible. Ce qu'il faut, c'est le système maritime de l'est dont les coûts sont depuis longtemps amortis et qui fonctionne efficacement. Toutes ces questions doivent entrer en ligne de compte dans l'analyse finale.

• 1400

When we come to labour relations, I don't own boats but certainly I know people who operate boats and I know people who work on boats, and we represent many people in the transportation field.

En ce qui concerne les relations ouvrières, je ne suis propriétaire d'aucun navire, mais je connais des armateurs et des gens qui travaillent sur des bateaux, et nous représentons beaucoup de travailleurs du secteur des transports.

[Text]

[Translation]

It's an outrage that the committee would have the audacity to portray the labour relations climate at Thunder Bay in the same breath as other ports. I note from reviewing some of the articles released in the press that again we get put into the same kettle of fish. Well, it's not the same kettle of fish. The labour relations climate at the Port of Thunder Bay is the most progressive in the country. Even during these challenging times when we're seeing thousands of displacements, government interference, and cycles of the marketplace, it's still a matter that we've been very progressive in the way we do business here.

Il serait odieux que le comité s'avise de comparer le climat des relations de travail à Thunder Bay avec celui qui prévaut dans les autres ports. En lisant certains articles de presse, je constate qu'on nous met encore une fois dans le même chaudron. Eh bien! Nous ne sommes pas dans le même chaudron. Le climat des relations de travail au port de Thunder Bay est le plus avant-gardiste qui soit au pays. Même au cours des temps difficiles que nous vivons où nous assistons au déplacement de milliers de travailleurs, à l'ingérence gouvernementale et aux mouvements cycliques des marchés, nous avons réussi à conserver une attitude très progressiste dans notre façon d'aborder les relations de travail.

For example—this is a public announcement and you are the first to hear it—the ILA, local 1867, the longshoremen who handle the general cargo in this city, such as bagged grain, lumber, steel, and other bulk commodities, is publicly announcing here today that it has just ratified a three-year agreement with the local stevedoring companies with 0% in 1995, 2% in 1996, and 2.25% in 1997. This is a contract that has no guaranteed hours. This is a contract that has had its overtime rates adjusted in sync with the competitive reality they face. This unit has never had a strike since its certification in 1962. The productivity is second to none, and the customer satisfaction level is excellent.

Par exemple,—c'est une primeur que vous allez être les premiers à connaître—, la section locale 1867 de l'AID, du syndicat des débardeurs qui s'occupent de la manutention des marchandises dans notre ville, du grain ensaché, du bois d'oeuvre, de l'acier et des autres marchandises en vrac, annonce publiquement ici aujourd'hui qu'elle vient tout juste de ratifier une entente de trois ans avec les entreprises d'arrimage locales, qui ne prévoit aucune augmentation de salaire en 1995, une augmentation de 2 p. 100 en 1996 et une autre de 2,25 p. 100 en 1997. Cette convention ne comporte aucune garantie quant aux heures ouvrées. Le taux de rémunération du surtemps sera ajusté en fonction de la situation concurrentielle à laquelle le secteur de l'arrimage est confronté. Ce syndicat n'a jamais fait la grève depuis son accréditation en 1962. Le taux de productivité des travailleurs y est exceptionnel comme est excellente la satisfaction de la clientèle.

Another example is that the Transportation-Communications Union, Lodge 650, in unprecedented fashion reached a settlement with the Thunder Bay terminal operators within two weeks of commencing collective bargaining, without assistance, I might add—or more appropriately stated, without interference—from government. You would be hard-pressed to find such an exemplary example except right here at the Port of Thunder Bay itself.

Je vais vous donner un autre exemple: celui de la section locale 650 du Syndicat des transports-communication qui a conclu une entente sans précédent avec les exploitants du terminal portuaire de Thunder Bay, après seulement deux semaines de négociation, et sans l'aide, soit dit en passant—ou plutôt sans l'ingérence—du gouvernement. Vous auriez du mal à trouver un cas aussi exemplaire ailleurs qu'au port de Thunder Bay.

Certainly our labour relations climate is in sharp contrast to the never-ending cycle of labour turmoil facing the main competitor on the west coast. Again, I refer you to the documents from *The Western Producer* found on the last page of the brief with the heading "Longshoremen strike looms". That was February 16. Again, we see more labour turmoil on the west coast, whereas here at Thunder Bay there's nothing but good news.

On ne peut nier que le climat de nos relations de travail tranche brusquement avec l'éternel cycle d'agitation syndicale qui confronte notre principal compétiteur sur la côte ouest. Sur ce point également, je vous réfère aux articles publiés dans le *The Western Producer* que nous avons reproduits sur la dernière page de notre mémoire sous le titre «Longshoremen strike looms». Cet article a été publié le 16 février. Encore une fois, vous constaterez qu'il y a plus d'agitation syndicale sur la côte ouest tandis qu'ici, à Thunder Bay, on ne rapporte que des bonnes nouvelles.

The new era has arisen during the most adverse of times. Certainly we're not like the west coast that is facing all positives and high volumes. This is when you see industry restructuring and downsizing and hardship. Yet in this most adverse of times, as the port and its related industries restructure to enable the port to continue as a cost-effective and efficient transportation hub, termination of long-term employees, technological change, company restructuring, shifting markets, government

Ce nouveau climat de relations de travail est survenu à une époque où la conjoncture était la plus défavorable. Nous ne sommes certes pas placés dans la même situation que la côte ouest qui n'affiche que des données positives et des gros volumes. Cette évolution survient au moment même où notre industrie doit se restructurer, réduire sa taille et faire des sacrifices. Et pourtant, en cette période d'énormes difficultés, au moment où le port et ses industries connexes doivent se

[Texte]

deregulation and re-regulation, Canadian Wheat Board politics, and droughts only can begin to list the challenges facing industry stakeholders here at the port and throughout the St. Laurence Seaway system.

The unions are in the process of refocusing their efforts and priorities in order to recognize the effort required to balance the need to win the competitive battles and to maintain and enhance the members' positions. Innovative developments such as the mid-Canada task force, which saw stakeholders in all sectors of the community join together to create a common voice for the community, the region, and the port, is a shining example of a we're-in-this-together attitude to try to solicit a new view as to how labour and industry can work together.

On March 1 and 2 the community is hosting a national conference with a view to identifying ways the port can be more efficient, which is another example of Thunder Bay recognizing the world is not standing still, that change is inevitable and that one must meet the challenges and opportunities to retain one's competitive edge.

The rigid labour agreements and outdated work practices alluded to in previous press releases from this committee do not in any way, shape, or form reflect the current reality here at Thunder Bay. Flexibility and contract language changes have allowed all stakeholders at Thunder Bay to remain competitive and efficient.

In closing this topic, numerous times over about six or seven years the union has called for the government to carry out a formal industrial inquiry under the terms of the Canada Labour Code that would investigate the current industrial relations climate facing the Thunder Bay grain industry, which was dramatically impacting on the collective bargaining cycle.

It's ironic that only after being called to address the government Senate to provide testimony regarding the government-legislated bill ending our last labour dispute and denying our fundamental constitutional rights, the government finally created a working group to investigate industrial relations issues currently impacting on the competitiveness of the industry.

One would have to ask why the union wasn't called to the House of Commons to provide testimony regarding the unprecedented settlement of a contract within two weeks of commencing collective bargaining with the company. We have press and more press and more press regarding labour relations if there is going to be a dispute. If we do something positive, we have a headline one day and that's the last you hear about it. We are here to gloat about what we've done, about the gains

[Traduction]

restructurer pour permettre au port de demeurer un centre de transport rentable et efficace, de nombreux défis confrontent les partenaires de l'industrie ici même au port de Thunder Bay et dans tous les autres ports de la Voie maritime du Saint-Laurent: mises à pied de vieux employés, changements technologiques, restructuration d'entreprise, transformation des marchés, déréglementation et re-réglementation, politique de la Commission canadienne du blé, sans parler de la sécheresse.

Les syndicats sont en train de redéployer leurs efforts et leurs priorités pour tenir compte des sacrifices qu'il faudra faire pour concilier la nécessité de gagner la bataille sur le plan de la compétitivité et celle de maintenir et d'améliorer la situation de leurs membres. La mise en oeuvre d'initiatives innovatrices telles que la création du groupe de travail du centre du Canada, au sein duquel les partenaires de tous les secteurs de la collectivité se sont réunis pour parler d'une seule voix commune au nom de la collectivité, de la région et du port, constitue un exemple formidable de gens qui acceptent de se concerter pour essayer de favoriser l'établissement d'un nouveau climat de travail entre les ouvriers et l'industrie.

Le 1^{er} et le 2 mars, la communauté de Thunder Bay organisera une conférence nationale au cours de laquelle les participants essaieront de trouver des moyens pour rendre le port plus efficace. Cette conférence illustre, une fois de plus, que la région de Thunder Bay est consciente que le monde n'est pas statique, que les changements sont inévitables et que tous et chacun doivent relever les défis et profiter des occasions qui s'offrent à eux s'ils veulent conserver leur supériorité sur le plan de la compétitivité.

Les conventions collectives immuables et les pratiques de travail dépassées dont il a été question dans les précédents communiqués de presse de votre comité ne reflètent en aucune manière la situation actuelle de la région de Thunder Bay. La souplesse et l'évolution du langage des conventions collectives ont permis à tous les partenaires de la région de Thunder Bay de demeurer compétitifs et efficaces.

Je vous mentionne, en terminant, qu'à de nombreuses reprises au cours des six ou sept dernières années, notre syndicat a demandé au gouvernement de créer en vertu du Code canadien du travail, une commission d'enquête chargée d'évaluer le climat des relations de travail dans le secteur de l'industrie des grains dans la région de Thunder Bay, qui a eu une incidence déterminante sur la négociation des conventions collectives.

• 1405

C'est assez ironique de voir que ce n'est qu'après avoir dû témoigner devant le Sénat au sujet du projet de loi gouvernemental, qui mettait fin à notre dernier conflit de travail en niant nos droits constitutionnels fondamentaux, que le gouvernement a finalement mis sur pied un groupe de travail chargé d'examiner les problèmes de relations de travail qui se répercutent actuellement sur la compétitivité de l'industrie.

Il faudrait savoir pourquoi on n'a pas demandé au syndicat de venir présenter un témoignage à la Chambre des communes sur l'entente sans précédent intervenue à peine deux semaines avant le début des négociations collectives avec la compagnie. La presse ne cesse de parler des relations de travail lorsqu'il va y avoir un conflit. Si nous faisons quelque chose de positif, il y a une manchette un jour dans les journaux et c'est fini, on n'en parle plus. Nous sommes là pour nous vanter de ce que nous

[Text]

we've made and about the partnerships we've forged to deal with the new competitive realities we have to face day in and day out.

The role of government—and these really tie into my recommendations to the committee—the message from government is loud and clear: Canada has to review the current marine system to identify challenges and opportunities to create an efficient and competitive system without subsidies. The government has to facilitate a process, an environment, to communicate the necessity of change and to ensure an efficient and affordable transportation system. What has the government done and what is it planning to do to create an environment conducive to such change?

Government is responsible for ensuring that strategic plans with achievable objectives are instituted recognizing efficiencies, the competitive environment, maintaining jobs, creating jobs, meaningful adjustment services and severance packages. We saw 1,000 workers terminated from this industry since 1984, and it's only within the last 24 months that we saw our first adjustment committee surface on the waterfront. That's only after we sat down at the bargaining table and put down language in the collective agreement to drag the companies forth.

Government is responsible for ensuring that a viable and efficient transportation system exists that will meet the current and future needs of the customers. The government shouldn't be reacting to the cyclical nature of many industries that are tied to the economy or weather conditions or global aberrations.

Government is responsible for ensuring that the current infrastructure is utilized to maximization before projects such as Quebec City and Prince Rupert are partaken in. This includes such areas currently under review as railcar cycles and the benefits of search capacity that we have here at the port of Thunder Bay.

Government is responsible for ensuring that the Wheat Board tries to maximize the return to the Canadian public versus their current mandate of maximizing the return to the producers at the expense of Canadian taxpayers.

Government is responsible for ensuring enforcement of its own laws. Currently in Thunder Bay various grain companies have knowingly and purposely violated the law and violated the privilege of working under Labour Canada averaging permits. The companies have worked hundreds of employees to excess while leaving hundreds of other long-term employees at home on lay-off or facing termination. Last year employees with 18 years' seniority were terminated and not recalled to work, while others worked hundreds upon hundreds of hours of overtime—some as many as 800 hours in the course of the year. I would guess that an average of 500 hours' overtime work per employee isn't overly aggressive. It is estimated that during the fall period last year over 60,000 hours of overtime were performed on the waterfront. That is an extremely conservative estimate.

[Translation]

avons fait, des progrès que nous avons réalisés et des partenariats que nous avons établis pour lutter contre la nouvelle concurrence à laquelle nous nous heurtons tous les jours.

Le rôle du gouvernement—et cela rejoint tout à fait mes recommandations au comité—le message du gouvernement est très clair: le Canada doit réexaminer le système doit revoir le régime de navigation actuel pour savoir dans quelle mesure il est possible de mettre en place un système efficace et compétitif sans subventions. Le gouvernement doit instaurer un processus, créer un environnement propice, pour montrer la nécessité du changement et assurer un système de transport efficace et abordable. Qu'a fait le gouvernement et qu'entend-il le faire pour créer un environnement favorable à de tels changements?

Il faut instituer des plans stratégiques, assortis d'objectifs réalistes, qui tiennent compte des impératifs de l'efficacité, de la compétitivité, de la nécessité de conserver les emplois existants et d'en créer de nouveaux, de l'importance de services d'adaptation adéquats et d'indemnités de départ; cette responsabilité incombe au gouvernement. Depuis 1984, nous avons assisté au départ de 1 000 travailleurs dans ce secteur d'activité et ce n'est que durant les 24 derniers mois que notre premier comité d'adaptation de la main-d'œuvre a fait surface. Nous avons dû auparavant nous asseoir à la table de négociations et mettre dans la convention collective les dispositions nécessaires pour faire bouger les sociétés.

Le gouvernement doit veiller à ce que le système de transport soit viable et efficace et permette de répondre aux besoins présents et futurs des clients. Il ne devrait pas réagir à la nature cyclique de nombreuses industries qui fluctuent selon la conjoncture économique, les conditions météorologiques ou les aberrations internationales.

C'est au gouvernement de veiller à ce que l'infrastructure en place soit utilisée au maximum avant d'entreprendre des projets comme Québec et Prince Rupert. Cela englobe aussi des domaines actuellement à l'étude comme les cycles des wagons de chemins fer et les avantages du dispositif de recherche et de sauvetage que nous avons ici au Port de Thunder Bay.

Le gouvernement doit veiller à ce que la Commission du blé essaie de parvenir à un rendement maximum pour le public canadien au lieu de le faire uniquement pour les producteurs au détriment des contribuables canadiens, comme c'est le cas selon son mandat actuel.

Le gouvernement doit veiller à faire appliquer ses propres lois. Récemment, à Thunder Bay, plusieurs sociétés céréalières ont, délibérément et en toute connaissance de cause, enfreint la loi et les dispositions avantageuses du régime d'établissement de moyennes de Travail Canada. Les sociétés ont fait travailler des centaines d'employés de façon excessive tout en laissant chez eux des centaines d'autres employés de longue date mis à pied ou à la veille d'être licenciés. L'année dernière, des employés ayant 18 ans d'ancienneté ont été licenciés et n'ont pas été rappelés au travail tandis que d'autres ont fait des centaines et des centaines d'heures supplémentaires—jusqu'à 800 heures sur l'année pour beaucoup. La moyenne était d'au moins 500 heures supplémentaires par employé. Selon les estimations, pendant l'automne de l'an dernier, il y aurait eu plus de 60 000 heures de travail supplémentaire sur les quais. Et ce sont des chiffres très conservateurs.

[Texte]

The response by the government is to do nothing but issue a slap on the wrist, even though the union has been promulgating this issue with the past two federal governments, Labour Canada and the press for three consecutive years. These permits must be immediately revoked, and the government has to convene the stakeholders to develop policies regarding working hours that meet the needs of the customers while not providing a permit system that allows certain industries to utilize overtime to manipulate their human resource requirements to effect the termination of its long-term, skilled workforce.

Doesn't this issue leave the unions with a severe hangover to deal with during collective bargaining due to the government's sitting on its hands and kowtowing to big business? I say get off your derrières and put an immediate stop to the current abuse and right the wrongs of the past.

Government is responsible for ensuring that the issues identified in the current review of marine issues in Canada are dealt with in a meaningful and productive way, with the necessary input from industry stakeholders, which includes labour.

Maybe most importantly, government is responsible for ensuring that the proposed changes don't shift the burden of the identified \$2.8 billion in subsidies back to taxpayers as unemployment insurance, retraining costs or welfare expenses, which may be downloaded onto the provinces. Currently those employed in the Canadian marine sector pay taxes and purchase goods, which is an asset, while displacement could create liabilities. These must be accounted for in any forthcoming changes.

To close, as labour leaders representing our constituents, we can assure the committee and the citizens of Canada that we will do everything humanly possible to be part of the solution and not part of the problem and to ensure the seaway's future.

[Traduction]

Le gouvernement ne réagit pratiquement pas, si ce n'est par une petite tape sur la main, bien que le syndicat ait dénoncé le problème pendant trois années consécutives auprès des deux anciens gouvernements fédéraux, de Travail Canada et des médias. Ces permis doivent immédiatement être révoqués et le gouvernement doit convoquer les intervenants afin d'élaborer des politiques sur les heures de travail qui répondent aux besoins des clients sans comporter de systèmes de permis qui permettent à certaines industries de se servir des heures supplémentaires pour manipuler leurs ressources humaines et licencier leurs employés expérimentés de longue date.

Dans ces conditions, les syndicats se trouvent dans une position considérablement affaiblie pendant les négociations collectives puisque le gouvernement ne lève pas le petit doigt et fait des courbettes aux grandes entreprises, ne croyez-vous pas? Je maintiens qu'il faut redresser la tête, mettre immédiatement un terme aux abus actuels et rectifier les erreurs du passé.

Le gouvernement doit veiller à ce que les questions abordées dans le cadre de l'examen des problèmes de navigation au Canada soient étudiées de façon rationnelle et productive, avec la participation des intervenants de tout le secteur, et notamment des syndicats.

Enfin, et c'est peut-être l'élément le plus important, le gouvernement doit surtout veiller à ce que les changements proposés ne renvoient pas le fardeau des 2,8 milliards de dollars de subventions aux contribuables sous forme de prestations d'assurance-chômage, de coûts de formation ou de dépenses d'aide sociale, qui seraient transférés aux provinces. Les personnes employées actuellement dans le secteur de la navigation paient des impôts et achètent des produits, ce qui contribue à l'actif, tandis que leur mise à pied représenterait un passif. Tout cela doit être pris en compte dans les changements futurs.

En conclusion, à titre de chefs syndicaux qui représentent leurs membres, nous pouvons promettre au comité et aux Canadiens que nous ferons tout ce qui est humainement possible pour être un élément de solution plutôt qu'une source de problèmes et pour assurer l'avenir de la Voie maritime.

• 1410

Due mostly to the innovative industrial relations climate at the port and the state-of-the-art facilities located there, Thunder Bay remains ready, willing, able and open to do business.

On behalf of the committee, I thank you.

Mr. Chauvin would like to make a few comments to the committee regarding the shipbuilding industry.

The Chairman: Will your intervention be very brief?

Mr. Tom Chauvin (President, Local 5055, United Steelworkers of America): Yes. It won't take very long.

I apologize for not having it typed up, but I'll have some copies made and hand them out afterwards.

The Chairman: That's all right. It's recorded and is on the record anyway.

Mr. Chauvin: This is from my local. I have just four points here.

Grâce au nouveau climat qui règne dans les relations de travail au port et à des installations ultra-modernes, Thunder Bay ne demande qu'à voir son potentiel exploité au maximum.

Au nom du comité, je vous remercie.

M. Chauvin voudrait présenter au comité quelques observations sur le secteur de la construction navale.

Le président: Votre intervention sera-t-elle très brève?

M. Tom Chauvin (président, Section locale 5055, Métallurgistes Unis d'Amérique): Oui. Ce ne sera pas très long.

Excusez-moi, je n'ai pas tapé mon texte, mais je ferai faire des copies que je vous distribuerai ensuite.

Le président: C'est très bien. De toute façon, c'est enregistré et c'est au compte-rendu.

M. Chauvin: Cela vient de ma section locale. J'ai quatre points à aborder.

[Text]

We believe that all refits and new building of federal ships should be done in Canadian shipyards. Many offshore jobs have been lost to us because of the federal government not taking the time to ensure that Canadian ship workers have jobs.

The five-year internal inspections being done on vessels are not stringent enough. Many freshwater and salt-water vessels have internal frames that are rusted down to paper-thin thickness. Many of the ships have serious cracks in frames and end plates, which should be watertight. In other words, no water should be going through these bulkheads.

It's sad to say this, but many times unscrupulous inspectors allow shipowners extensions on serious damage that should be repaired. I know because I've seen all this with my own eyes and have been shown many shocking things by the members of my union who work on these vessels.

Ship repairs, other than emergency ones, such as of sinking ships, should all be done by qualified shipyards where safety standards will not be ignored.

Many jobbers working out of a small shop do internal repairs on ships while completely ignoring proper construction of scaffolding, proper ventilation, and proper air-quality testing to ensure that no hazardous gases are present and high air quality exists before work is begun and as work progresses. In other words, they don't check the air in those places when people are working. They've got to work in double bottoms in the side tanks. There's hardly any safety. These guys just run in there, risk their necks, and get out as quickly as they can. They're paid very low wages for what they do.

This takes work away from shipyards, and when you take work away from the shipyards, that means we downsize, and then we're gone.

Many people have died from working in confined spaces on ships, due to poisonous gases that block out oxygen. When you get too much acetylene or another gas or dead air in there, people can die. That's why it's necessary to have people checking the air.

The small jobbers have nobody checking the air. They don't have any fans for ventilation. They have no way to get the smoke out when they're welding in there.

Some have died because of inflammable gases igniting. This has usually happened because no regular air testing and fire watching was done by trained, qualified people.

Small jobbers usually will do whatever has to be done at great risk and with no concern for themselves or their fellow workers. These kinds of slipshod companies should not be allowed to exist.

[Translation]

Nous estimons que tous les travaux de modernisation et de construction touchant les navires fédéraux devraient être effectués dans les chantiers canadiens. Nous avons perdu beaucoup d'emplois au profit de l'étranger parce que le gouvernement canadien ne prend pas le temps de s'assurer que les travailleurs des chantiers canadiens ont du travail.

Les inspections internes effectuées tous les cinq ans sur les navires ne sont pas suffisamment rigoureuses. Sur de nombreux bateaux naviguant en eau douce et en mer, l'intérieur de la coque est tellement rouillé qu'il ne reste plus qu'une couche mince comme une feuille de papier. Il y a souvent de graves fissures dans les coques et les plaques d'extrémité qui devraient être étanches, c'est-à-dire que l'eau ne devrait absolument pas traverser ces cloisons.

C'est triste à dire, mais il arrive souvent que des inspecteurs sans scrupules permettent aux armateurs de reporter la réparation de vices graves. Je le sais parce que j'ai vu beaucoup de cas de ce genre de mes yeux et les membres de mon syndicat qui travaillent sur ces navires m'ont montré beaucoup de choses inadmissibles.

En-dehors des cas d'urgence, par exemple des bateaux qui coulent, toutes les réparations devraient être effectuées dans des chantiers reconnus où les normes de sécurité ne seront pas ignorées.

Beaucoup de travailleurs à la pièce ayant un petit atelier font des réparations intérieures sur des navires alors qu'ils ignorent tout de la construction d'échafaudages, de la ventilation adéquate et des vérifications à faire sur la qualité de l'air pour être sûr qu'il n'y a pas de gaz dangereux et que la qualité de l'air est suffisante avant le début du travail et au fur et à mesure que celui-ci progresse. Autrement dit, on ne contrôle pas l'air dans les endroits où ces gens travaillent. Ils doivent travailler dans des doubles fonds dans les réservoirs latéraux. Il n'y a pratiquement aucune mesure de sécurité. Les gars arrivent en courant là-dedans, risquent leur peau et repartent aussi vite que possible. Ils touchent un salaire très bas pour ce travail.

Cela enlève du travail au chantiers navals et si l'on enlève du travail aux chantiers navals, cela implique des réductions et enfin leur disparition.

Beaucoup sont morts pour avoir travaillé dans des lieux confinés à bord de navires, en raison des gaz toxiques qui bloquent l'oxygène. Quand il y a trop d'acétylène ou d'un autre gaz, ou un manque d'oxygène à l'intérieur, on peut mourir. C'est pour ça qu'il est nécessaire de contrôler l'air.

Les petits jobbers n'ont personne pour contrôler l'air. Ils n'ont pas de ventilateurs pour améliorer la ventilation. Ils ne peuvent pas faire sortir la fumée lorsqu'ils soudent à l'intérieur.

Certains sont morts parce que des gaz inflammables ont pris feu et, en général, cela s'est produit parce qu'il n'y avait pas de gens qualifiés et expérimentés pour vérifier régulièrement la qualité de l'air et veiller aux risques d'incendie.

Les travailleurs à la pièce font généralement ce qu'il y a à faire en courant de grands risques et sans se préoccuper ni de leur sécurité ni de celle de leurs compagnons de travail. Ce genre de compagnies de broche à foin ne devrait pas pouvoir exister.

[Texte]

I personally believe that all overtime over eight hours should be banned, except for in life-threatening situations or emergencies where the public good or private business would suffer immediate disaster. Many more jobs would be created, and overtired, irritable, and therefore careless employees would not be coming to work in a stressed-out condition.

After many years of study, it has been proven that a one-day eight-hour shift is just about optimum for workers' safety and high-quality increased production. Accidents and low quality proliferate where a lot of overtime hours are worked.

I know what I'm talking about, because I have to work when it's 30 to 40 below zero inside ships. It's cold in there. There's a lot of smoke; there's a lot of dirt and junk. You name it, it's in there. I've seen it all.

I went to two of the previous governments about the conditions of some of these ships being so hazardous that the ships are just paper-thin inside. I went to the Conservative government, but nothing was done. I went to the NDP when they were in, but nothing was done. Now I'm coming to you about this. This is serious business. People's lives depend on those ships being safe.

I've seen some ships come in. I took pictures of internal things. The frames in those used to be half an inch thick. They were completely rotted away from inside the ship, and some inspector allowed that company to put a small flat bar bolted from the rotted-out part to the inside. This has been going on for many years. I don't know who allows it, but it's allowed. Something has to be done.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Chauvin and Mr. Daniher, for your submissions to the committee.

Mr. Hoepfner.

• 1415

Mr. Hoepfner: I appreciate you gentlemen coming here. I never thought I would feel sorry for union workers. I'll tell you why. From 1960-70 I was a young farmer. We were on the verge of going bankrupt. Every time I'd come by a bushel of grain, there was either a grain handler, grain inspector, or dock worker on strike somewhere here at Thunder Bay.

I became bitter, and I'll tell you why. I had two kids sitting on my truck seat day in and day out at 15 and 20 degrees below zero combining and trying to get my grain off. In 1978, because prices had increased and I was in financial difficulty, I could not afford to hire a man. I ran over my wife with a combine, because she did the trucking. I became so damn mad at you guys.

Today you're reaping some of those seeds you sowed. If you are condemning Prince Rupert. . . It's there because you guys were not working over here. I think it's time you realized that there have been abuses. I feel sorry for you because I know what you're going through.

[Traduction]

Je crois personnellement qu'il faudrait interdire toutes les heures supplémentaires au-delà de huit heures, sauf dans des situations de vie ou de mort ou dans les cas d'urgence où le public ou une entreprise privée risquerait une catastrophe. On créerait ainsi beaucoup de nouveaux emplois et l'on ne verrait pas arriver au travail complètement épuisés des employés surmenés, irritables et donc imprudents.

On a prouvé, après de longues années d'études, qu'un quart de travail de huit heures sur une journée correspondait à la formule optimale pour la sécurité des travailleurs et la qualité de la production. Les accidents et les problèmes de qualité prolifèrent lorsque le nombre d'heures supplémentaires augmente.

Je sais de quoi je parle parce que je dois travailler quand il fait 30 ou 40 degrés sous zéro à l'intérieur des bateaux. Il fait froid là-dedans. Il y a beaucoup de fumée; il y a beaucoup de poussière et de débris, tout ce que vous pouvez imaginer. J'ai vu de tout.

J'ai parlé de la situation à deux des gouvernements précédents, en expliquant que ces navires étaient dangereux parce que les cloisons intérieures sont minces comme du papier. J'en ai parlé au gouvernement conservateur, mais rien n'a été fait. J'en ai parlé au NPD lorsqu'il était là, mais rien n'a été fait. Maintenant, c'est à vous que j'en parle. C'est sérieux. Ces navires sont dangereux et des vies en dépendent.

J'ai vu certains bateaux arriver. J'ai pris des photos de l'intérieur. Ils avaient une coque d'un demi-pouce d'épaisseur. C'était complètement rouillé de l'intérieur et un inspecteur a permis à la société en question de faire un renfort avec un petit plat boulonné à l'intérieur sur la partie rouillée. Cela continue depuis des années. Je ne sais pas qui donne la permission, mais c'est permis. Il faut faire quelque chose.

Le président: Merci beaucoup, M. Chauvin et M. Daniher, d'avoir présenté ces exposés au comité.

Monsieur Hoepfner.

M. Hoepfner: Je suis heureux que vous soyez venus, messieurs. Je n'aurais jamais cru que j'aurais de la peine pour des travailleurs syndiqués. Je vais vous dire pourquoi. De 1960 à 1970, j'ai été un jeune agriculteur. Nous étions au bord de la faillite. Chaque fois que j'avais un boisseau de grain, il y avait soit un manutentionnaire, soit un inspecteur, soit un travailleur de quai en grève quelque part, ici, à Thunder Bay.

Je suis devenu amer et je vais vous dire pourquoi. J'avais deux gamins sur le siège de mon camion, tous les jours, alors qu'il faisait moins 15 et moins 20, pour moissonner et essayer d'expédier mes céréales. En 1978, comme les prix avaient augmenté et que j'avais des difficultés financières, je n'ai pas eu les moyens d'engager un homme. J'ai failli écraser ma femme avec une moissonneuse parce que c'est elle qui conduisait le camion. J'ai commencé à vous en vouloir terriblement.

Aujourd'hui, vous récoltez certaines des graines que vous avez semées. Si vous condamnez Prince Rupert. . . Prince Rupert existe parce que vous ne travailliez pas ici. Je crois qu'il est temps que vous vous rendiez compte qu'il y a eu des abus. J'ai de la peine pour vous parce que je sais ce que vous traversez.

[Text]

I hope the cooperation you're talking about today is going to continue, because somebody is going to have to pay. We are in a system that has been very neglected, as you see. It can't be the farmers any more who will pay because there are very few of them left. We have, I think, fewer than 20% of the farmers we had in 1970.

Gentlemen, cooperation is what we need. We have to work together. I feel sorry for you because I know what I've gone through. I only survived because I made huge sacrifices that put the life of my family at stake. It was just like what this gentleman was talking about concerning going into those holes in 30 and 40 degree weather. I plead with you today to not be too harsh on Prince Rupert. It was built because we could not move grain through the Thunder Bay system.

Today, Prince Rupert will be shut down if that employment system doesn't change, because we have the opportunity to move grain to the U.S. If you lose that once, gentlemen, it's gone. We're not going to put up with it any more. I'm a Canadian and I want to support Canadians. Go to work and help us as a standing committee because we have to have people working together. We have worked too far apart.

The union from Vancouver was before the agriculture committee last year. They told me they were charging triple for overtime work. I could have kicked them out of there because I never had a cent for overtime work in all the years I farmed. All it cost me was suffering. So consider that.

I'd like to give you some response time, because I honestly feel sorry for you.

Mr. Daniher: We hear there's hardship all over the country, and I guess this is the country —

Mr. Hoepfner: But we've suffered it for 20 years.

Mr. Daniher: I guess at certain points in time everybody suffers hardship. The hardships that are being faced these days have to tie in to the current economic realities. I think the point we made about Prince Rupert is factual: it was put there with government funding and, in effect, it does not have a good return—if any—on its investment. So now, if you're going to try to make the playing field level and take away the components of subsidization, how does the past subsidization impact on how the system is supposed to currently compete in the environment we see today?

Mr. Hoepfner: Government realized that we had to survive. That's why it was done. I'm not saying it was fair, but government realized that we in western Canada had to survive. That's because if the farmers go in western Canada, there's nothing left. I doubt if there is going to be much left of Thunder Bay if the farmer doesn't survive.

Mr. Daniher: That's exactly right. Our whole existence pertains to your existence. Without grain and other commodities being grown, we won't exist. You're right. It's a fact of life.

The Chairman: Mr. Hubbard.

[Translation]

J'espère que la coopération dont vous parlez aujourd'hui va se poursuivre parce qu'il faudra que quelqu'un paye. Nous sommes dans un système qui a été très négligé, comme vous le voyez. Ce ne peuvent plus être les agriculteurs qui payent parce qu'il n'en reste presque pas. Je crois qu'il reste moins de 20 p. 10 des cultivateurs que nous avions en 1970.

Messieurs, ce qu'il nous faut, c'est la coopération. Nous devons travailler ensemble. Je comprends vos problèmes parce que je sais ce que j'ai traversé moi-même. Je n'ai survécu que parce que j'ai fait des sacrifices énormes qui ont mis la vie de ma famille en danger. C'était exactement comme ce que décrivait ce monsieur quand il parlait d'aller dans ces trous par moins 30 et moins 40. Je vous en prie, ne soyez pas trop durs avec Prince Rupert. Ça a été construit parce qu'on ne pouvait pas faire passer les céréales par le système de Thunder Bay.

Aujourd'hui, Prince Rupert va fermer si ce système d'emploi ne change pas parce que nous avons la possibilité de passer par les États-Unis pour transporter les céréales. Si l'on perd cela une fois, messieurs, c'est fini. Nous n'allons plus accepter cela. Je suis Canadien et je veux aider les Canadiens. Allez travailler et aidez notre Comité parce qu'il faut que les gens travaillent ensemble. Nous sommes restés trop loin les uns des autres.

Le syndicat de Vancouver a comparu devant le Comité de l'agriculture l'année dernière. Les témoins m'ont dit qu'ils faisaient payer temps triple les heures supplémentaires. J'avais envie de les mettre à la porte parce que je n'ai jamais touché un sous pour les heures supplémentaires que j'ai faites pendant toutes mes années dans l'agriculture. Tout ce que j'ai eu, ce sont des difficultés. Donc, ne l'oubliez pas.

J'aimerais vous donner un peu de temps pour répondre parce que j'ai vraiment de la peine pour vous.

M. Daniher: Les temps sont durs dans tout le pays et je crois que c'est le pays. . .

M. Hoepfner: Mais nous supportons cela depuis 20 ans.

M. Daniher: Je pense qu'à un moment ou un autre, tout le monde traverse une période difficile. Aujourd'hui, le problème est de s'adapter à la réalité économique actuelle. À propos de Prince Rupert, nous nous en sommes tenus aux faits: Prince Rupert a été créé avec les fonds du gouvernement et, en réalité, l'investissement ne rapporte guère, voire pas du tout. Ainsi, si l'on veut que chacun soit sur un pied d'égalité et que l'on cherche à supprimer les subventions, quels sont les effets des subventions antérieures sur la compétitivité actuelle du système dans le monde d'aujourd'hui?

M. Hoepfner: Le gouvernement s'est rendu compte que nous devons survivre. C'est pour cela que la décision a été prise. Je ne dis pas que c'était juste, mais le gouvernement s'est rendu compte que nous devons pouvoir survivre dans l'Ouest. C'est parce que si les agriculteurs disparaissent dans l'Ouest, il ne reste rien. Je ne sais pas s'il restera grand chose à Thunder Bay si les cultivateurs ne survivent pas.

M. Daniher: C'est tout à fait vrai. Toute notre existence est liée à la vôtre. Sans les céréales et les autres cultures, nous n'existerons plus. Vous avez raison. C'est la réalité.

Le président: Monsieur Hubbard.

[Texte]

Mr. Hubbard: Mr. Chairman, I have one observation. I could make many observations because the brief is very critical of many things that have happened. As our colleague mentioned, I guess when you look down the gun barrel, the end faces both ways.

I'm very much taken with this idea of overtime. We heard about this last year when we were here. I'm one member who has been very critical of overtime being permitted. I think that if we could do something about overtime, we could certainly generate a lot of jobs in this country. Personally, I proposed to the Minister of Finance that there should be a heavy tax or a surcharge on overtime.

You have a lot of unions here. Would you have the blessing of all these different groups to say to the Government of Canada that we must take a firm position on overtime to give more work to people in this country?

Overall, the labour movement in general has advocated shorter working hours and has taken positions on job creation and what not. I have just been asked to sit on a committee that deals with whether there will be jobs for our children. I think the issue really revolves around the whole crisis before us. Sharing the work that's available amongst those who are left certainly would assist the unions in reaching their mandates of keeping their people employed rather than seeing, like in our industry, 18-year employees terminated. Perhaps some sort of job-sharing principle could be implemented that in effect would allow people to get recalled, versus what we would call these excessive overtime abuses currently taking place.

Whether you could get all the unions. . .everybody will be in different circumstances and everybody is facing different realities. But overall I know that in the labour movement the CLC and the OFL do have policies that point in that direction.

I guess it's the whole question of education of those involved. Sometimes you will never convince the people working the overtime, but for the overall good of all the members and the overall good of the entire country, and with the revamping of social programs among other things, they're going to have to look for new and innovative ways to allow people to earn a living in this country.

The Chairman: Just for clarification, does your collective bargaining agreement provide for the company requesting you to work so many hours of overtime?

Mr. Daniher: We have some limitations in the collective agreement.

The Chairman: So with these people who are working the 500 or 800 hours of overtime, that's not a company requirement but a choice of the worker?

Mr. Daniher: No. The way the language is put in the collective agreement, if you don't work the overtime, if they tell you that you have to come out tonight and you're not over your hours as per the collective agreement, you have to come out.

[Traduction]

M. Hubbard: Monsieur le président, je voudrais faire une observation. J'en aurais plusieurs parce que l'on critique beaucoup de choses dans le mémoire. Comme notre collègue l'a dit, tant va la cruche à l'eau qu'elle casse.

Je réfléchis beaucoup à cette question de surtemps. On nous en a parlé l'année dernière quand nous sommes venus. Je fais partie de ceux qui ont beaucoup critiqué le fait que les heures supplémentaires soient autorisées. Je crois que si l'on pouvait régler le problème des heures supplémentaires, il serait possible de créer beaucoup d'emplois au Canada. J'ai personnellement proposé au ministre des Finances que les heures supplémentaires soient lourdement imposées ou fassent l'objet d'une surtaxe.

Il y a beaucoup de syndicats ici. Auriez-vous l'aval de tous ces divers groupes pour dire au gouvernement du Canada d'adopter une position ferme sur les heures supplémentaires afin de du travail aux chômeurs du Canada?

Dans l'ensemble, le mouvement syndical en général a préconisé des heures de travail plus courtes et a adopté des positions sur la création d'emplois et beaucoup d'autres sujets. On vient tout juste de me demander de siéger à un comité qui s'interroge sur la disponibilité ou non d'emploi pour nos enfants. La question tient essentiellement à la crise globale qui nous confronte. Si le travail disponible était partagé entre ceux et celles qui restent, les syndicats pourraient sûrement mieux réaliser leur mandat de garder leurs gens au travail plutôt que d'assister, comme dans notre industrie, à la mise à pied d'employés comptant 18 années de service. On pourrait peut-être appliquer un principe quelconque de partage du travail de sorte que les gens pourraient effectivement être rappelés, plutôt que de faire faire des heures supplémentaires excessives comme à l'heure actuelle.

Quant à savoir si on pourrait amener tous les syndicats. . . chacun est dans une situation différente et chacun est confronté à une réalité différente. Mais, dans l'ensemble, dans le mouvement syndical, je sais que le CTC et la FTO ont des politiques orientées dans cette direction.

Il s'agit probablement d'éduquer tous les intéressés. Il peut arriver qu'on ne convainque pas les personnes qui font des heures supplémentaires mais, pour le bien global de tous les membres et du pays, étant donné aussi le réaménagement des programmes sociaux notamment, il faudra chercher des façons nouvelles et innovatrices de permettre aux gens de gagner leur vie au Canada.

Le président: À titre d'éclaircissement, votre convention collective prévoit-elle que la compagnie peut vous demander de travailler un certain nombre d'heures supplémentaires?

M. Daniher: Il y a certaines limites dans la convention collective.

Le président: Par conséquent, ce n'est parce que la compagnie l'exige, mais parce que le travailleur en décide ainsi qu'il y a des gens qui travaillent de 500 à 800 heures supplémentaires?

M. Daniher: Non. D'après le libellé de la convention collective, le travailleur est tenu de faire les heures supplémentaires que la compagnie exige jusqu'à concurrence du nombre d'heures prévues dans la convention collective.

[Text]

[Translation]

The Chairman: What is that figure?

Le président: Quel est ce nombre d'heures?

Mr. Daniher: It's nine hours' evening overtime. It excludes lunch-time or early morning hours. Then on the weekend it's basically unlimited. If you don't come in for that overtime, or you say you are going to do something for the brothers who are off or that you have a personal life away from the terminal, we've had disciplinary cases where people get disciplined for not coming in for scheduled overtime. We've had suspensions in that regard as well, which we've taken to arbitration and lost in the jurisprudence factors.

M. Daniher: Il s'agit de neuf heures supplémentaires en soirée, ce qui exclut le temps du repas ou les premières heures du matin. La fin de semaine, il n'y a essentiellement pas de limite. Si le travailleur ne se présente pas pour faire ses heures supplémentaires ou qu'il dit qu'il veut faire quelque chose pour ses frères qui ne travaillent pas ou qu'il a une vie personnelle outre celle qu'il passe au terminal, il est passible de mesures disciplinaires s'il ne se présente pas pour faire des heures supplémentaires. Il y a déjà eu à ce sujet des suspensions que nous avons portées en arbitrage, mais nous avons perdu ces causes en raison de la jurisprudence.

The Chairman: Changing focus for a moment, what is your opinion of a reform of the WGTA, say to a pay-the-producer model?

Le président: Pour changer du sujet un instant, que pensez-vous d'une réforme de la LTGO, par exemple, telle qu'on paierait le producteur?

Mr. Daniher: When I used to get asked that question the answer wasn't really before us. It appears that the option has been portrayed as that in fact the money is going to get paid to the producer. Now it's important to deal with the new competitive reality of this re-regulation. We've already seen some models regarding the trucking industry with heavy deregulation. We see what has happened in the airline. We represent members in those fields. We've seen buy-outs and what not. There is going to be a restructuring that takes place.

M. Daniher: Lorsqu'on me posait cette question dans le passé, la réponse ne me sautait pas aux yeux. Il semble qu'on ait effectivement songé à remettre l'argent directement au producteur. Il est donc important de tenir compte de la nouvelle réalité concurrentielle de cette nouvelle réglementation. Nous avons vu ce qui s'est produit dans l'industrie du camionnage à la suite d'une forte déréglementation. Nous avons vu ce qui est arrivé dans le transport aérien. Nous représentons des membres dans ces secteurs. Nous avons vu des rachats et toutes sortes d'autres choses. Il y aura effectivement une restructuration.

Most important is that due to the loss of the Russian market, we have already seen the marketplace shape itself and reshape itself, as we see the canolas and the oats and what not. We're doing some things differently to be able to secure those types of movements through this port, i.e., contract flexibility, early start-up, late working, these types of things.

En raison, en particulier, de la perte du marché russe, nous avons déjà vu le marché se transformer et se transformer à nouveau, pour ce qui est du canola, de l'avoine, etc. Nous faisons certaines choses différemment pour attirer ce trafic avec des conventions plus souples des plages horaires plus longues, etc.

As far as the pay-the-producer, in our opinion it's a done deal. At one time we were against it unless you were going to ensure that the grain would continue to move through the Canadian ports system. The only way you can really do that is to have an efficient and viable system. However, the United States is so close to us and we see what they're up against. They are subsidized—you know, the army takes care of the Mississippi—and they have all those types of arguments, so it's not a simple equation.

Pour ce qui est du paiement au producteur, nous estimons qu'il s'agit d'un fait accompli. À un moment donné, nous étions opposés à cette mesure sauf s'il était assuré que les céréales continueraient à être transportées par le réseau portuaire canadien. La seule façon d'y parvenir consiste à avoir un réseau efficient et viable. Or, les États-Unis sont si prêts de nous et nous voyons le danger. Les Américains sont subventionnés—vous savez, l'armée s'occupe du Mississippi—et ils invoquent toutes sortes d'arguments, de sorte que la situation n'est pas simple.

If you get into the global environment and Canadians grow grain... but if you really get down to the final equation and the infrastructure maintains it, could Canada be supplied by some of the other bigger markets? Maybe we should be out of the grain business entirely, which would totally devastate the entire country. But if you bring that equation of moving grain through the United States to its conclusion, then in effect that question has to be asked and answered as well. We've always supported the farmers. We believe agriculture is a key component of Canadian heritage. But what's good for the goose is good for the gander.

Si on tient compte de l'environnement mondial—et les Canadiens cultivent des céréales—et si l'infrastructure le permet, le Canada pourrait-il s'approvisionner auprès d'autres grands marchés? Nous devrions peut-être laisser tomber entièrement le commerce des céréales, ce qui pourrait dévaster entièrement tout le pays. Mais si on pousse jusqu'au bout la logique qui nous amène à transporter le grain par l'entremise des États-Unis, il faut en arriver à poser la question et à y répondre. Nous avons toujours soutenu les agriculteurs. Nous croyons que l'agriculture est un élément clé du patrimoine canadien. Mais ce qui est bon pour l'un est bon pour l'autre.

• 1425

The Chairman: There are lots of questions, and we're trying to find the answers.

Le président: Il y a beaucoup de questions et nous cherchons à trouver les réponses.

Does anyone else have any questions?

Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser?

[Texte]

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, if I may, I just want to compliment Mr. Martinsen for entering into that three-year contract.

I'd like to answer Mr. Hoepfner. I understand what you're saying, Jake, but none of the people at the table were there then, and there's an entirely new attitude with these folks here. You heard about the contractors. Any of the problems we've heard about with the longshoremen or the grain-handlers in other centres are not prevalent here.

I think this ports council deserves to be complimented on the fact they decided a couple of years ago they would adopt a policy that if the farmers decided to choose Thunder Bay to ship their grain, it wasn't going to stop in Thunder Bay because of these guys. That's the best asset we have in the port of Thunder Bay today.

Mr. Hoepfner: Some of the issues your union has solved are going to have to be dealt with on the west coast.

What kind of a cycle are you working on, a seven-day cycle?

Mr. Daniher: We work on a five-day cycle with overtime or extended hours permitted either in the evening or on the weekends. The volumes don't really warrant a seven-day cycle. We do have in our contract reference to a seven-day committee that we struck back in the early 1980s. In effect, if there was some need to resurrect that—and with this whole job-sharing idea that has been brought forth those ideas are starting to raise their heads—if the company so chose, we could get together and talk about that. I think they would have a real problem with congestion and the rail car supply and these types of things.

There are other factors in the system that have to be addressed. It's as if you hurry up and get there and then have to sit there and wait. There are grain cars here on Monday, Tuesday, and Wednesday and nothing on Thursday and Friday, and then they expect the companies to unload on Saturday and Sunday. They expect the companies to staff their terminals for a five-day cycle when in effect they're only going to have grain for three. It's a real problem to try to get the efficient logistical aspect of the industry in sync.

Here, we definitely don't face the same type of reality you do on the west coast, other than for ship-loading when we're definitely here and open on a seven-day basis. When the ships arrive, we want them to be loaded and to start heading back. The more trips they make, the more efficient they can be.

Mr. Hoepfner: So you're willing to go to the seven-day cycle if it's needed. I was surprised to hear you say that the grain companies demanded a five-day cycle with overtime.

Mr. Daniher: Grain companies basically staff the terminals. That's not a function we have any control over at all.

Mr. Hoepfner: So it's costing that extra money for that overtime.

[Traduction]

M. Comuzzi: Monsieur le président, si vous me le permettez, je voudrais tout simplement féliciter M. Martinsen d'avoir signé cette convention de trois ans.

J'aimerais répondre à M. Hoepfner. Je comprends ce que vous dites, Jake, mais aucune des personnes ici présentes n'était là à l'époque et il y a une attitude entièrement différente chez ces gens ici. Vous avez entendu parler des contractuels. Tous les problèmes dont nous avons entendus parler au sujet des débardeurs ou des manutentionnaires de céréales dans d'autres centres n'existent pas ici.

Ce Conseil portuaire mérite d'être félicité pour avoir décidé il y a quelques années d'adopter une politique suivant laquelle si les agriculteurs décidaient de choisir Thunder Bay pour livrer leurs céréales, la marchandise n'allait pas s'arrêter à Thunder Bay à cause de ces gars. Voilà le meilleur atout que nous ayons aujourd'hui dans le port de Thunder Bay.

M. Hoepfner: Certains des problèmes que votre syndicat a réglés devront l'être aussi sur la côte Ouest.

Quel est votre cycle de travail? Est-ce un cycle de sept jours?

M. Daniher: Nous travaillons sur un cycle de cinq jours, les heures supplémentaires ou allongées étant autorisées le soir ou la fin de semaine. Les quantités ne justifient pas en réalité un cycle de sept jours. Il est question dans notre convention d'un comité des sept jours que nous avons formé au début des années 1980. S'il était nécessaire de relancer cette initiative—et avec toute cette idée de partage du travail qui été lancée, ces idées commencent à se manifester—et si la compagnie en décidait ainsi, nous pourrions nous asseoir ensemble et en parler. Je pense qu'elle aurait sur les bras un véritable problème en raison notamment de la congestion et du nombre de wagons de chemin de fer disponibles et ce genre de choses.

Il y a d'autres facteurs à examiner dans le cadre du système. C'est comme si on se pressait pour arriver à un endroit et qu'on doive ensuite s'asseoir et attendre. Il arrive ici des wagons de céréales le lundi, le mardi et le mercredi, et rien le jeudi et le vendredi, et on s'attend à ce que les compagnies fassent le déchargement le samedi et le dimanche. On demande aux compagnies d'avoir du personnel dans les terminaux pour un cycle de cinq jours, alors qu'il n'y a des céréales que pour trois. Il est réellement très difficile d'en arriver à bien synchroniser la logistique de l'industrie.

La réalité n'est sûrement pas la même ici que sur la côte Ouest, sauf pour ce qui est du chargement des navires: nous sommes alors sûrement présents et nous fonctionnons sept jour sur sept. Lorsque les navires arrivent, nous voulons qu'ils soient vite chargés et qu'ils repartent. Plus ils font de voyages, plus ils peuvent être efficaces.

M. Hoepfner: Vous êtes par conséquent disposés à adopter un cycle de sept jours, si le besoin s'en fait sentir. J'ai été étonné de vous entendre dire que les compagnies de céréales exigeaient un cycle de cinq jours avec des heures supplémentaires.

M. Daniher: Il appartient essentiellement aux compagnies de céréales de doter en personnel les terminaux et nous n'avons aucun mot à dire à cet égard.

M. Hoepfner: Il en coûte donc ainsi d'autant plus, à cause des heures supplémentaires.

[Text]

[Translation]

Mr. Daniher: We'll put it this way. In the last year what we've seen is that they would prefer that rather than have a small crew on clean-up and carrying out the residual duties as far as the boats that might have to be loaded in the evening or the car unloading during the week are concerned and having what we call a small second shift on, they'd rather bring these people in on the weekend to do the clean-up because right now they're trying to restructure their human resource requirements and terminate people like myself with 18 years in the industry, who no longer will have a job in the industry. That's how far it goes.

We've seen too much of that. Part of that is due to logistics, and part of that depends on what the future holds. I think some of the decisions that are made—good, bad, or otherwise—are at least going to let us know where we stand. WGT reform, all these things are going to play a factor in knowing where we're at, so we can start to get on with the job of surviving.

Mr. Hoepfner: Why is this problem here? Is it because of the railways not delivering the grain that you can't go to a seven-day cycle? We have the grain, there's no doubt.

Mr. Daniher: The excuse that has been used over the last number of years has been rail car availability, for example, that you have rail cars that go down to the States that have a 60- or 70-day turnaround time or that just disappear entirely versus moving that grain efficiently through the system up here. When you have a major market breakthrough like you did in the last two years in the States where it becomes basically your biggest customer, there are all sorts of market realities you have to deal with. Then there were the Mississippi floods and these types of things that caused car shortages that maybe wouldn't have happened otherwise.

I think that as far as having an efficient system, you have to look at the infrastructure that's required, car supplies, and turnaround times. All those things factor into creating an efficient system.

Mr. Hoepfner: Thank you, Mr. Chairman.

• 1430

The Chairman: As a resident of Hamilton, Ontario, I'm certainly glad to hear your remarks on the support of the St. Lawrence Seaway system. Gentlemen, thank you very much for your submission. We appreciate the work you did.

Colleagues, we invite the Prairie Pools to join us. Joining us now is Anders Bruun, who is the corporate secretary and general counsel of Manitoba Pool Elevators. We look forward to your submission.

Mr. Anders Bruun (Representative, Prairie Pools Inc.): Thank you, Mr. Chairman and committee members. As indicated, I am with Manitoba Pool Elevators. In turn MPE, together with Saskatchewan Wheat Pool and Alberta Wheat Pool, is represented by Prairie Pools Inc. It's in that capacity that I'm here today.

M. Daniher: Disons les choses ainsi: au cours de la dernière année, nous avons constaté que c'est ce qu'elles préfèrent, plutôt que d'affecter une petite équipe au nettoyage et à l'exécution des tâches résiduelles, pour ce qui est des navires qu'il faudrait charger le soir ou les wagons déchargés pendant la semaine, et d'affecter ce que nous appelons un deuxième petite équipe. Les compagnies aiment mieux faire faire le nettoyage à ces gens la fin de semaine parce qu'elles tentent à l'heure actuelle de restructurer leurs effectifs et de mettre fin à l'emploi de personnes comme moi qui comptent 18 ans de service, qui n'auront plus de travail dans l'industrie. Voilà où en sont les choses.

Il y a trop eu de cela. Une partie de la situation est attribuable à la logistique, et une autre dépend de ce que l'avenir nous réserve. Au moins, après que certaines décisions auront été prises—qu'elles soient bonnes, mauvaises ou autres—, nous saurons à quoi nous en tenir. Avec la réforme de la LTGO notamment, nous saurons à quoi nous en tenir, de sorte que nous pourrions nous atteler à la tâche de survivre.

M. Hoepfner: Pourquoi ce problème existe-t-il? Est-ce parce que les chemins de fer ne livrent pas les céréales que vous ne pouvez passer à un cycle de sept jours? Les céréales sont là, il n'y a pas de doute.

M. Daniher: La raison invoquée depuis quelques années est la disponibilité des wagons de chemin de fer. Par exemple, il y a des wagons de chemin de fer qui prennent de 60 à 70 jours pour se rendre aux États-Unis et en revenir ou qui disparaissent complètement, plutôt que de servir au transport des céréales dans le réseau ici au Canada. Lorsqu'il y a une percée importante dans un marché, comme ce qui s'est produit au cours des deux dernières années aux États-Unis, lesquels deviennent essentiellement le plus gros client, il y a toutes sortes de réalités du marché qu'il faut confronter. Il y a eu ensuite les inondations du Mississippi et d'autres événements du genre qui ont entraîné une pénurie de wagons qui ne se serait peut-être pas produite autrement.

Pour avoir un système efficace, il faut porter attention à l'infrastructure nécessaire, à la disponibilité des wagons et au temps de rotation. Tous ces facteurs influent sur l'efficacité du système.

M. Hoepfner: Merci, monsieur le président.

Le président: À titre de résident de Hamilton, en Ontario, je suis certainement heureux de vous entendre donner votre appui à la Voie maritime du St-Laurent. Messieurs, merci beaucoup de votre présentation. Nous apprécions le travail que vous avez fait.

Collègues, nous invitons les syndicats du blé des Prairies à se joindre à nous. Il s'agit de Anders Bruun, qui en est le secrétaire général et l'avocat général de Manitoba Pool Elevators. Nous vous écoutons.

M. Anders Bruun (représentant, Syndicat du blé des Prairies): Merci, monsieur le président et membres du Comité. Comme on vient de l'indiquer, je fais partie de Manitoba Pool Elevators, organisme qui est représenté, avec le Saskatchewan Wheat Pool et l'Alberta Wheat Pool, par les syndicats du blé des Prairies. C'est à ce titre que je suis ici aujourd'hui.

[Texte]

The three prairie pools purchase and handle over one-half of all the grains, oilseeds and special crops marketed by prairie grain producers through licensed facilities. This is done in part by the pools in their capacity as agents of the Canadian Wheat Board, and through EXCAN Grain Pool Ltd., which is owned by the three pools.

In the 1993-94 crop year the three pools handled just under 14 million tonnes of grain for the Wheat Board, and EXCAN handled 5.4 million tonnes of grain for the pools in their own right. About 4 million tonnes of that was exported. Nearly all of the product marketed by the pools in EXCAN passes through a port and is moved to a customer by water. Our interest and the interest of the pools' farmer members and owners in the proceedings of this committee is clearly very substantial.

I'll try to give you an overview of the factors that are relevant to a user of commercial shipping services, in this case the prairie grain producer. I think that's a perspective that this group alone is bringing to you. I don't think you're hearing that from anyone else, at least at the present time.

The dominant factor is cost. In an earlier draft of this paper, I had that there are three dominant factors: cost, cost and cost. Prairie grain freight has been export-oriented since the very beginning, over 100 years ago. The need to be globally competitive has been a central feature of this industry from the very beginning. The industry has always had an international outlook and has always competed globally with other grain exporters—Australia, Argentina, the United States, the Ukraine and so forth. It has generated enormous wealth for Canada and for the prairie region in that process.

During the 1993-94 crop year Manitoba Pool Elevators shipped a little over 1.4 million tonnes of grains and oilseeds from its two-terminal facilities at Thunder Bay, which represented just under 17% of the product handled at the port. Terminal earnings for that year were \$1.9 million. It's interesting to note the results obtained at Pacific Elevators in Vancouver. MPE owns 10% of this facility, which handled 2.6 million tonnes during the 1993-94 crop year. During that year our earnings were \$2.2 million. In the previous year the earnings had exceeded \$5 million because a significant percentage of MPE grain moved through the port of Vancouver. This money is returned by MPE to its grain producer owners.

As you can see, at 10% interest in a single elevator in Vancouver returns substantially more to MPE's farmer members than 100% ownership of two facilities at Thunder Bay. This of course has implications for long-term investment decisions. Nonetheless, MPE's commitment to Thunder Bay is solid and strong. One of the things I can indicate as a factor in the success of Thunder Bay, notwithstanding the difficulties of the last 10 years, is a dedicated workforce in terms of the staff we have here.

[Traduction]

Les trois syndicats des Prairies achètent et manutentionnent plus de la moitié de toutes les céréales, des oléagineuses et des cultures spéciales commercialisées par les producteurs de céréales des Prairies, par l'entremise d'installations agréées. Ce travail est accompli en partie par les syndicats, à titre d'agents de la Commission canadienne du blé, et par l'entremise d'EXCAN Grain Pool Limited, qui appartient aux trois syndicats.

Au cours de la campagne agricole de 1993-1994, les trois syndicats ont manutentionné un peu moins de 14 millions de tonnes de céréales pour la Commission du blé, et EXCAN a manutentionné 5,4 millions de tonnes de céréales pour les syndicats comme tels. Sur cette quantité, environ 4 millions de tonnes ont été exportées. Presque la totalité du produit commercialisé par les syndicats par l'entremise d'EXCAN passe par un port et est acheminé au client par voie d'eau. Notre intérêt et l'intérêt des membres et des propriétaires agriculteurs des syndicats envers les délibérations de ce comité est manifestement très important.

Je voudrais tenter de vous donner un aperçu des facteurs qui intéressent l'utilisateur de services de transport maritime, en l'occurrence le producteur de céréales des Prairies. Il s'agit d'une perspective que notre groupe seul vous apporte, du moins à ma connaissance.

Le facteur dominant est le coût. Dans une version antérieure du présent document, j'avais noté qu'il y avait trois facteurs prépondérants: le coût, le coût et le coût. Le transport des céréales des Prairies est axé sur l'exportation depuis les tout débuts, il y a plus de 100 ans. Depuis ces tout débuts ce secteur d'activité sait qu'il doit être compétitif sur le plan mondial. Il a toujours eu une perspective internationale et a toujours été en concurrence sur le plan mondial avec d'autres exportateurs de céréales—d'Australie, d'Argentine, des États-Unis, d'Ukraine et ainsi de suite. Elle a engendré une richesse énorme pour le Canada et pour la région des Prairies.

Au cours de la campagne agricole de 1993-1994, Manitoba Pool Elevators a expédié un peu plus de 1,4 millions de tonnes de céréales et d'oléagineux à partir de ses deux terminaux de Thunder Bay, lesquels représentent un peu moins de 17 p. 100 du produit manutentionné au port. Les gains des terminaux pour cette année-là ont été de 1,9 millions de dollars. Il est intéressant de remarquer les résultats obtenus par Pacific Elevators à Vancouver. MPE possède 10 p. 100 de cette installation, laquelle a manutentionné 2,6 millions de tonnes pendant la campagne agricole de 1993-1994. Au cours de cette année-là, nos gains ont été de 2,2 millions de dollars. Au cours de l'exercice antérieur, les gains avaient dépassé 5 millions de dollars du fait qu'un pourcentage élevé des céréales des MPE ont été acheminées par le port de Vancouver. MPE retourne cet argent à ses propres producteurs—propriétaires de céréales.

Comme vous pouvez le voir, les membres agriculteurs des MPE, avec leur intérêt de 10 p. 100 dans un seul élévateur à Vancouver, obtiennent un rendement beaucoup plus élevé que celui que leur procure leur propriété à 100 p. 100 des deux installations de Thunder Bay. Cette situation a des répercussions sur les décisions d'investissement à long terme. Néanmoins, Thunder Bay tient toujours très à coeur aux MPE. L'un des facteurs que je puis mentionner dans le succès de Thunder Bay, nonobstant les difficultés des dix dernières années, est sa main-d'oeuvre dévouée.

[Text]

[Translation]

• 1435

There are a number of significant factors that will affect the viability of the seaway system in the future and will enhance the viability of MPE's facilities and investment in Thunder Bay. The proposed change in the method of payment under the Western Grain Transportation Act will, if implemented, require producers to pay the full costs of shipping their grain to an export position. As well, the proposed change to the Canadian Wheat Board's pooling points from Thunder Bay to the St. Lawrence at Montreal will significantly increase the cost to producers in the eastern prairies, in particular, of exporting CWB grain. These two factors in combination will in all likelihood significantly reduce the volumes of grain that producers who must pay the highest levels of freight—this means those in Manitoba—will wish to export through traditional routes.

Il y a un certain nombre de facteurs importants qui auront un effet sur la viabilité de la Voie maritime dans l'avenir et qui augmenteront la viabilité des installations et des immobilisations des MPE à Thunder Bay. Si elle est mise en oeuvre, la modification proposée de la méthode de paiement au titre de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest exigera des producteurs qu'ils paient le coût entier du transport de leurs céréales jusqu'au port exportateur. De plus, la modification proposée des points de mise en commun de la Commission canadienne du blé à partir de Thunder Bay jusqu'au Saint-Laurent à Montréal augmentera considérablement le coût pour les producteurs de l'est des Prairies, en particulier de l'exportation du grain de la CCB. Ces deux facteurs ensemble contribueront selon toute probabilité à réduire de beaucoup les quantités de céréales que les producteurs qui doivent payer le tarif le plus élevé de transport—c'est-à-dire ceux du Manitoba—voudront exporter en suivant les itinéraires traditionnels.

It is likely that following this method of payment and the CWB pooling-point change there will be a very painful transition in the agricultural activities that are conducted particularly on the eastern prairies. There will be significantly more livestock and poultry production and less production of raw grain for exports. There will also, in all likelihood, be a significant increase in the production of specialized crops, which tend to be shipped in smaller volumes. In short, it is our expectation that there will be a much smaller shipment of bulk grain through Thunder Bay and the Seaway.

Il est probable que, après la mise en place de cette méthode de paiement et de la modification des points de mise en commun de la CCB, il y aura une transition très douloureuse des activités agricoles, principalement dans les Prairies de l'Est. Il y aura une production beaucoup plus élevée de bétail et de volaille, et une production moindre de céréales brutes pour l'exportation. Il y aura aussi, selon toute probabilité, une hausse importante de la production de cultures spécialisées, lesquelles sont souvent expédiées en plus petites quantités. Bref, nous nous attendons à ce qu'il y ait des expéditions considérablement moindres de céréales brutes par Thunder Bay et par la Voie maritime.

On the other hand, we do see some encouraging signs. Changes to European agricultural policies have led to significant increases in European demand for canola. Much of this product has been exported through Thunder Bay. In 1993-94, some 160,000 tonnes of canola were shipped by EXCAN through Thunder Bay for European ports. For the current crop year to date, which is just a little over six months, this was some 220,000 tonnes of canola. These volumes will be exported through Thunder Bay in the future only if overall costs remain competitive with alternative routes.

Par ailleurs, nous constatons des signes encourageants. Les modifications des politiques agricoles européennes ont entraîné des hausses importantes de la demande européenne de colza. La plus grande partie de ce produit a été jusqu'à maintenant exportée par Thunder Bay. En 1993-1994, quelque 160 000 tonnes de colza ont été livrées par EXCAN par Thunder Bay à destination de ports européens. Dans la campagne agricole en cours, jusqu'à présent soit un peu plus de six mois, il y a eu quelque 220 000 tonnes de colza. Ces quantités ne seront exportées par Thunder Bay dans l'avenir que si certains coûts globaux restent concurrentiels par rapport à d'autres voies.

I've attached to the presentations each of you have two articles that appeared over the weekend in the *Winnipeg Free Press*. It is not that often I find a newspaper article that seems to have so much right and so little wrong, so I thought they were of interest and of value to you for that reason. There is a good summary of the viewpoints of a number of the key players in the business in Winnipeg. I think those articles merit your consideration if you want to spend some time learning about what's expected to happen on the prairies over the next five and ten years. Needless to say, I don't vouch for the accuracy of everything the reporter has written.

J'ai joint aux exposés distribués à chacun d'entre deux articles qui sont parus pendant la fin de semaine dans le *Winnipeg Free Press*. Ce n'est pas souvent que je trouve des articles de journaux qui semblent tellement justes et si peu erronés. J'ai donc pensé qu'ils vous intéresseraient et qu'ils seraient valables pour vous. Il s'y trouve un bon résumé des points de vue des principaux acteurs de ce secteur, à Winnipeg. Vous devriez lire ces articles si vous êtes intéressés de savoir à quoi vous attendre dans les Prairies au cours des cinq et dix prochaines années. Est-il nécessaire de dire que je ne garantis aucunement l'exactitude de tout ce que le journaliste a écrit.

The change in the method of payment of WGTA benefit will also make large segments of the U.S. market more economically attractive than has previously been the case. Thus a great deal of product is likely to move by truck or rail directly from prairie

Le changement de la méthode de paiement au titre de la LGTO rendra de larges segments du marché américain plus attrayants économiquement qu'auparavant. Il est donc probable qu'une bonne quantité du produit sera acheminée par camion

[Texte]

elevators and farms to U.S. markets. Manitoba is reasonably well positioned to benefit from this. Similarly, southern Alberta will benefit from its proximity to U.S. markets in the Pacific northwest and in California. This also will reduce seaway volumes.

The change in the method of payment that is being proposed and discussed has not yet been decided upon. It would remove the transportation bias that has favoured Canadian railroads and Canadian export ports. Following a change in the method of payment, producers will, subject only to cost considerations on each route, be readily able to export product through any port in North America. This opens up possibilities such as export through Duluth, which is closer to a point like Estevan in Saskatchewan than Thunder Bay with direct rail service, the Pacific Northwest, and, most importantly, the Mississippi River system.

Producers, shippers, traders and buyers will naturally choose the least expensive route. These export routes are currently underutilized and have a substantial capacity to handle Canadian product. The issue will be cost.

In preparing this presentation, I was advised by one grain trader that while the Mississippi River route was not competitive at current exchange rate, which is around \$1.40 Canadian to \$1 U.S., the route would become very competitive if the Canadian dollar were at \$1.25 Canadian to \$1 U.S. The Canadian dollar would buy just that much more transportation service in the U.S. than it would at current levels. That's another issue that has not been mentioned during the proceedings today, but seaway viability will in a certain measure depend on what happens with the Canadian dollar relative to the U.S. dollar. That should be especially noted.

The relevant point here is that the cost of movement will be the decisive factor in determining the route through which prairie grain is exported. In making that comment, I visualize a situation where we're running a country elevator and we offer a producer \$150 if we ship his grain through the seaway or \$151 if we ship it down the Mississippi River. I wonder what his choice would be. He may very well say he would like the extra dollar because he knows what he'll do with it. We, being in the business of buying grain from producers, must pay attention to that.

The terms of reference for this committee provide an excellent opportunity to examine all aspects of the costs of the seaway with a view to reducing them to the extent possible. As indicated before, with two terminal elevators in Thunder Bay, MPE has a strong interest in maintaining a viable seaway in order to protect that investment for its farmer members. We have strong hopes that the seaway will remain a cost-competitive export route. If it does not, the volume will move elsewhere. It's as simple as that.

[Traduction]

ou par chemin de fer directement des élévateurs et des fermes des Prairies jusqu'aux marchés américains. Le Manitoba est raisonnablement bien placé pour profiter de cet avantage. De même, le sud de l'Alberta sera avantagé par sa proximité des marchés américains dans le nord-ouest du Pacifique et en Californie. Voilà qui réduira également les quantités acheminées par la Voie maritime.

Aucune décision n'a encore été prise relativement au changement de la méthode de paiement qui est proposé et discuté. Il y aurait élimination du facteur transport qui a favorisé les chemins de fer canadiens et les ports d'exportation canadiens. Après la modification de la méthode de paiement, les producteurs, sous réserve seulement de facteurs de coût sur chaque itinéraire, seront facilement en mesure d'exporter leurs produits par n'importe quel port d'Amérique du Nord. Cela ouvre des possibilités pour l'exportation par Duluth, qui est plus rapproché d'un endroit comme Estevan en Saskatchewan que Thunder Bay avec un service ferroviaire direct, ou par le Pacifique nord-ouest ou, surtout, le réseau du fleuve Mississippi.

Les producteurs, les expéditeurs, les négociants et les acheteurs choisiront naturellement la voie la moins coûteuse. Ces voies d'exportation sont actuellement sous-utilisées et ont une capacité élevée pour la manutention du produit canadien. Le facteur déterminant sera le coût.

Au cours de la préparation du présent exposé, un négociant de céréales m'a indiqué que, si la voie du fleuve Mississippi n'est pas concurrentielle au taux de change actuel, soit environ 1,40\$ canadien pour 1\$ américain, elle deviendrait très concurrentielle si le dollar canadien était à 1,25\$ canadien pour 1\$ américain. Le dollar canadien permettrait alors d'acheter d'autant plus de services de transport aux États-Unis qu'au niveau actuel. C'est une autre question qu'on n'a pas mentionnée pendant les délibérations aujourd'hui, mais la viabilité de la Voie maritime dépendra, dans une certaine mesure, de l'évolution du dollar canadien par rapport au dollar américain. Il y aura lieu tout particulièrement d'en tenir compte.

• 1440

Ce qu'il faut noter ici, c'est que le coût du transport sera le facteur décisif qui déterminera l'itinéraire par lequel sera exporté le grain des Prairies. En faisant cette observation, je nous vois exploiter un élévateur primaire où nous offririons à un céréalier 150\$ pour expédier son grain par la Voie maritime ou 151\$ par le fleuve Mississippi. Je me demande ce qu'il choisirait. Il est très possible qu'il veuille économiser ce dollar parce qu'il sait exactement ce qu'il en fera. Nous, dont le travail consiste à acheter du grain auprès des céréaliers, devons porter attention à ce genre de chose.

Le mandat de votre Comité lui donne une excellente occasion d'examiner tous les aspects du coût de la Voie maritime afin de pouvoir les diminuer le plus possible. Comme on l'indiquait précédemment, avec deux élévateurs tête de ligne à Thunder Bay, MPE est fortement intéressé à préserver la viabilité de la Voie maritime afin de protéger cet investissement pour ses agriculteurs membres. Nous espérons vivement que la Voie maritime demeurera une route d'exportation concurrentielle au plan des prix faute de quoi le grain ira ailleurs. C'est aussi simple que cela.

[Text]

Turning specifically to costs, there are clearly many areas that must be reviewed. I'll confine my remarks to those issues we're directly familiar with.

A key cost factor is that of property taxes on the facilities at Thunder Bay. I am attaching a schedule to my submission that shows property taxes at selected terminal elevators in Thunder Bay, British Columbia, Washington and Duluth. The information shows that two elevators located in Duluth have a very low level of property tax compared to Thunder Bay.

MPE has investments in three terminal elevator locations in all—Thunder Bay, Pacific Elevators in Vancouver, and a small interest in Prince Rupert. In 1993 the cost of taxes per tonne of grain handled was respectively \$2.21 per tonne at Thunder Bay, 71¢ per tonne at Prince Rupert, and 29¢ per tonne at Pacific Elevators in Vancouver. Other things being equal, a grain producer selling 1,000 tonnes of grain pays nearly \$2,000 more to get the grain to market through the Thunder Bay terminals than through the west coast terminals because of tax levels at Thunder Bay. Given that the level of local services is comparable between these locations, the level of taxation at Thunder Bay is not equitable and this is clearly not in the best long-term interests of Thunder Bay or the seaway.

MPE and other terminal elevator operators have, over the last five years, been involved in an appeal of the assessment of property taxes at Thunder Bay. We have recently reached a settlement under which our taxes will be reduced somewhat. Every little bit helps. Even with this reduction, the tax burden at Thunder Bay remains disproportionately high compared to competing facilities and export routes. This issue is likely to increase tremendously in significance in the next few years with a change in method of payment in particular.

It is also significant to note that MPE paid Ontario corporation capital taxes of just over \$100,000, in contrast with similar taxes in British Columbia of \$18,000. That's another cost of the seaway route that's taken into account in what we're able to pay farmers and what we're able to offer buyers to be competitive.

There are a number of other interesting issues that I think merit this committee's review. Studies have been done, so I don't think you need to do anything more than lay your hands on the studies. It's my understanding that the Port of Vancouver generates about \$30 million for the government through fees, etc., while the Port of Seattle, which has a form of taxing authority in the region, is able to raise about \$30 million in the local area, which it applies toward the cost of operating the port. Probably the theory behind the Port of Seattle having that kind of taxing authority is that they carry out a business that generates benefits for the community at large, and this is a way of facilitating the raising of capital to do that.

Pilotage on the St. Lawrence is also a major factor that has the potential to negatively impact long-term competitiveness. Other presenters before this committee have addressed this issue from their own direct and personal knowledge.

[Translation]

Sur les questions spécifiques de coût, il y a de toute évidence de nombreux éléments qui doivent être examinés. Je vais me limiter aux questions avec lesquelles nous sommes directement familiers.

Les impôts fonciers des installations de Thunder Bay sont un des principaux facteurs de coût. Permettez-moi de vous remettre un document qui présente les impôts fonciers de certains éleveurs tête de ligne à Thunder Bay, en Colombie-Britannique, à Washington et à Duluth. On y constate que les deux éleveurs situés à Duluth paient des impôts fonciers très peu élevés comparativement à ceux de Thunder Bay.

MPE a une participation dans trois emplacements d'éleveurs tête de ligne—Thunder Bay, Pacific Elevators à Vancouver et des intérêts minoritaires à Prince Rupert. En 1993, le coût des taxes par tonne de grain manutentionné s'établissait respectivement à 2,21\$ à Thunder Bay, 0,71\$ à Prince Rupert et 0,29\$ à Pacific Elevators de Vancouver. Toutes autres choses étant égales, un céréalier qui vend 1 000 tonnes de grain paye presque 2 000\$ de plus pour amener son grain au marché par les éleveurs de Thunder Bay que par ceux de la côte Ouest, à cause du niveau des taxes à Thunder Bay. Compte tenu du fait que le niveau des services locaux est comparable aux deux endroits, le niveau des taxes à Thunder Bay n'est pas équitable, ce qui n'est évidemment pas favorable à la situation à long terme de Thunder Bay ou de la Voie maritime.

Depuis cinq ans, MPE et d'autres opérateurs d'éleveurs tête de ligne ont été parties à un appel concernant l'évaluation foncière à Thunder Bay. Nous sommes récemment parvenus à un règlement qui diminuera quelque peu nos taxes. Toutes les petites économies aident. Même ainsi, à cela, le fardeau fiscal à Thunder Bay demeure élevé comparé aux installations et routes d'exportation concurrentes. Cette question prendra vraisemblablement une importance considérable d'ici quelques années et particulièrement si la méthode de paiement change.

Il est aussi important de signaler que MPE a versé à l'Ontario un peu plus de 100 000\$ sous forme de taxes sur le capital des sociétés, comparativement à la Colombie-Britannique où les taxes ne sont que de 18 000\$. Voilà un autre coût de la Voie maritime dont il faut tenir compte dans les prix que nous pouvons payer aux céréaliéristes et offrir aux acheteurs pour demeurer compétitifs.

Il y a, selon moi, nombre d'autres questions intéressantes qui méritent d'être examinées par votre Comité. Comme il y a eu des études sur ces questions, il est à vous de vous les procurer. D'après ce que j'ai compris, les droits, etc., au Port de Vancouver procurent environ 30 millions de dollars au gouvernement, tandis que le Port de Seattle, qui dispose d'une forme de pouvoir de taxation dans les régions, est en mesure de percevoir environ 30 millions de dollars dans la région, montant qu'il peut appliquer aux dépenses d'exploitation du port. Si le port de Seattle a ce genre de pouvoir de taxation, c'est sans doute parce qu'il exerce une activité qui procure des retombées pour la collectivité en général, et ce pouvoir facilite la mobilisation de capitaux à cette fin.

Le pilotage sur le Saint-Laurent est aussi un important facteur qui risque d'avoir des impacts négatifs sur la compétitivité à long terme. D'autres présentateurs ont abordé devant vous cette question à partir de leur expérience directe et de leurs connaissances personnelles.

[Texte]

[Traduction]

• 1445

I can indicate that the issues of pilotage and Thunder Bay taxes are ones we've been raising for a long time. They're not new issues. We keep coming back with them and raise them at every opportunity, and we appreciate the opportunity to do so today.

On the question of pilotage, I think this committee's report discussed the subject quite well. The report I'm thinking of is one that's dated December 3, 1992, and I think most of that report remains relevant today.

I think we've gone through the process that's necessary to deal with the issue. What we now need to do is focus on a result that's useful, and we need to chase after that result. The process is fine. We now need the result.

Pilotage services may need to be provided, particularly where ships are under the control of people who don't have adequate knowledge of local waters. Those services should and must be available, and I think there are ways to make them available on an as-needed basis at a reasonable cost.

I would like to suggest this result can be achieved with appropriate legislation—and a legislative solution is required—with far less disruption than the prairie grain industry is going to face when the WGTA is reformed this summer. The WGTA is going to dramatically alter the very foundation of the livelihood of 100,000 prairie farmers. I think legislation to deal with pilotage questions may impact a very, very small number of people relative to that.

In dealing with this question, I think it is one that work can be done on immediately. In considering the question in the larger mandate of this committee to look at seaway issues, I think you need to ask yourself a question: do we want to leave this example in place while we're urging everybody else everywhere along the chain to reduce their costs? Do we want to leave this example in place for everyone else to point to? I think you need to act on that and as quickly as possible.

Cost recovery is a theme that is referred to in your terms of reference. Cost recovery is a very good tool for lowering costs. It does put some effective discipline in place. However, in considering cost recovery issues in the seaway context, it is important to ensure the cost recovery burden is not placed disproportionately on commercial users of the seaway simply because they may be easier targets.

It will also be important for the committee to recognize there are many other users of waterways and navigational services, coast guard services, search and rescue services, and so forth apart from commercial cargo shippers. It will be necessary for the committee to devise ways to recover costs from recreational users and the public at large to reflect the value of the benefit they derive from these services.

It will also be necessary to consider whether costs should be recovered in any circumstance where this would tend to render the seaway uncompetitive. At the end of the day, perhaps the best form of cost recovery for the seaway is through ordinary taxation on a large number of people who are employed in a vital, viable, competitive waterway and commodity transportation system and network.

Nous soulevons depuis longtemps les questions du pilotage et des taxes à Thunder Bay. Ce ne sont pas des problèmes nouveaux. Nous revenons sans cesse à la charge à toutes les occasions, et nous vous sommes reconnaissants de nous avoir permis de le faire aujourd'hui.

Pour ce qui est du pilotage, j'estime que le rapport de votre comité a très bien expliqué le sujet. Le rapport auquel je me reporte est celui du 3 décembre 1992, dont la plus grande partie est encore pertinente aujourd'hui.

Selon moi, tout le processus qui est nécessaire pour régler cette question a été examiné à fond. Il nous faut maintenant déterminer un objectif et tenter de l'accomplir. Le processus est bon. Nous devons maintenant obtenir des résultats.

Les services de pilotage sont parfois nécessaires, surtout lorsque les responsables des navires ne possèdent pas une connaissance suffisante des eaux locales. Ce genre de services devrait et doit être disponible, et il y a des façons, selon moi, de les offrir à un coût raisonnable selon la demande.

Il m'apparaît que nous pourrions obtenir ce résultat par une loi appropriée—et une solution législative s'impose—qui causerait beaucoup moins de bouleversement que la réforme de la LTGO cet été à l'égard de la culture céréalière des Prairies. La LTGO modifiera du tout au tout le fondement même du gagne-pain de 100 000 agriculteurs des Prairies. Une loi qui réglerait les questions de pilotage ne se répercuterait, en revanche, que sur un petit nombre de gens.

Il serait possible de prendre des mesures immédiates à l'égard de cette question. En examinant cette question dans le mandat général de votre comité, qui est d'examiner les problèmes liés à la Voie maritime, je vais vous poser une question: voulons-nous laisser cet exemple en place pendant que nous incitons tous les autres dans la chaîne à diminuer leurs coûts? Pouvons-nous laisser cet exemple en place pour que tous les autres s'y réfèrent? Selon moi, vous devez prendre aussi rapidement que possible des mesures à ce sujet.

Le recouvrement des coûts est un des thèmes de votre mandat. La récupération des coûts est un très bon outil de diminution des coûts puisqu'elle impose une certaine discipline réelle. Cependant, la question du recouvrement, il serait important d'assurer qu'on n'imposera pas de façon disproportionnée de fardeau aux usagers commerciaux de la Voie maritime simplement parce qu'ils peuvent être des cibles faciles.

Il sera également important que le comité admette qu'il y a de nombreux autres utilisateurs des voies navigables et des services de navigation, des services de la Garde côtière, des services de recherche et de sauvetage, et ainsi de suite, outre les navires de charge. Le comité devra trouver des façons de le faire payer aux plaisanciers et au public les avantages qu'ils tirent de ces services.

Il faudra aussi examiner s'il y aura lieu de récupérer les coûts dans toutes les circonstances, même si cela risque d'enlever sa compétitivité à la Voie maritime. En fin de compte, la meilleure méthode de recouvrement des coûts pour la Voie maritime est sans doute une taxe ordinaire imposée à un grand nombre de personnes qui travaillent dans un système et un réseau vitaux, fiables et compétitifs de transport de marchandises par eau.

[Text]

Thank you. Those are my comments, and I will be pleased to answer your questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Bruun, for your submission to the committee.

Mr. Hubbard: I would like to thank Mr. Bruun for his submission. It certainly brings to our attention a lot of the concerns his company and the industry in general have.

I take from a lot of the evidence we're hearing that for the last 30 years or more in this country—in fact, around the world globally—we've had a very materialistic approach to the economy. With it, of course, every sector and every group extracted as much money as it could from the system.

I take it that in terms of your philosophy today, you are saying to us we have to go back now and look at some of the real inputs that have to be readjusted to make our system work properly. Real estate people, I guess generally most labour unions and most groups, the pilots, and so forth, in a very strong economy have been able to extract a great amount of input or output from it.

• 1450

With that, of course, we're caught today in a globalization of world markets and we have to reassess what some of these things are really worth. I think your presentation brings this to view. It's something our group has to look at in terms of the many groups that have held the system, as Jake mentioned, at ransom in the past. They have had their rewards from the system up at a certain level. It's going to be very difficult for us as a committee to try to reassess these levels and get down to what the economy can really carry.

Is this your assessment, that we have to look at pilotage and all these cost factors and try to see what they are really worth in terms of the world economy?

Mr. Bruun: I think I can answer that with a fairly short answer. I think the rest of the system needs to do what we in Manitoba Pool Elevators have been doing, which is to look at how we can reduce costs in a fair and reasonable way that respects the position of producer members, staff, etc. We need to find ways to be more cost-competitive so that at the end of the day we can return a better return to the producer members who own Manitoba Pool Elevators. Over our history we have returned some \$150 million to those producer members, as well as investing substantially in a system that's there to serve their needs day in and day out.

It's a question of continuing to provide the same value, allowing the people who remain in the system to become more productive, and continuing the businesses that we have and know we're good at. At the end of the day, agriculture on the prairies is globally competitive and can remain globally competitive. This is one of the ingredients in the recipe that needs to be looked at in order to ensure that result.

Mr. Hubbard: So basically you're saying that at one time these elevators here in Thunder Bay could afford to pay the level of taxation levied on them and no one much complained. But today we have to reassess things and look at what the industry can carry.

[Translation]

Merci. C'étaient là mes commentaires. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Bruun, de cet exposé à notre comité.

M. Hubbard: Je remercie M. Bruun de son exposé. Il est évident qu'il nous signale bon nombre des préoccupations de sa société et de l'industrie en général.

D'après une foule de témoignages que nous avons entendus, nous avons adopté au Canada—et de fait dans le monde entier—depuis 30 ans ou plus un angle d'approche très matérialiste de l'économie. Bien entendu, dans ce cadre, tous les secteurs et tous les groupes ont soutiré autant d'argent qu'ils ont pu du système.

Selon vos principes, vous nous demandez de réexaminer une partie des vrais facteurs de production afin de pouvoir les corriger pour que notre système fonctionne rondement. Les gens de l'immobilier, d'une façon générale la plupart des syndicats et des groupes, les pilotes et d'autres encore ont pu extraire d'une économie en forte expansion beaucoup d'avantages en amont ou en aval.

Bien sûr, en plus, nous devons composer avec une mondialisation du marché et établir à nouveau la valeur véritable d'une partie de ces choses. C'est ce que votre exposé met en évidence. Notre comité devra examiner cet aspect à la lumière des nombreux groupes qui ont, comme Jake l'a mentionné, rançonné le système dans le passé. Disons, jusqu'à un certain point, obtenu des avantages du système. Notre comité aura beaucoup de difficulté à évaluer ces niveaux et à dégager ce que l'économie peut vraiment supporter.

Est-ce votre souhait, donc, que nous examinions le pilotage et tous les autres facteurs de coût pour essayer d'en établir la valeur réelle dans l'économie mondiale?

M. Bruun: Je crois que je peux répondre à cela d'une façon assez brève. À l'instar Manitoba Pool Elevators, le reste du système doit examiner la façon dont nous pouvons diminuer les coûts d'une façon juste et raisonnable tout en respectant la position des céréaliers membres, du personnel, etc. Nous devons trouver des façons d'être plus concurrentiels au niveau des coûts afin de pouvoir verser de meilleurs prix aux membres qui possèdent Manitoba Pool Elevators. Au cours de notre histoire, nous avons versé un rapport de quelques 150 millions de dollars à ces membres en sus des lourds investissements dans un système qui est là pour répondre à leurs besoins quotidiens.

Il s'agit de continuer à offrir la même valeur, permettre aux intervenants dans le système d'être plus productifs, et d'être en mesure de poursuivre les activités que nous avons et dans lesquelles nous excellons. En fin de compte, l'agriculture des Prairies est concurrentielle dans le monde et pourra le rester. C'est là un des ingrédients de la recette qui doit être examinée pour assurer ce résultat.

M. Hubbard: Dans le fond, vous dites qu'à un moment donné les éleveurs de Thunder Bay pouvaient payer le niveau des taxes qu'on leur imposait et personne ne se plaignait. Mais aujourd'hui, nous sommes obligés de réévaluer la situation et d'établir ce que l'industrie peut supporter.

[Texte]

Mr. Bruun: My suspicion is that we probably always complain. During the late 1980s the volume of grain moving through Thunder Bay dropped very dramatically. In the early 1980s I think Thunder Bay was handling 17 million or 18 million tonnes. At that level of business, those taxes are spread out over a much broader handle. The per-tonne costs are much lower and they're a little easier to deal with. With volumes dropping as they have through the 1980s, suddenly those taxes are a big cost on a per-tonne basis.

The Chairman: Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: No, thanks. I appreciate very much the thorough report. It confirms what we've been talking about. We just hope we can get some movement on it.

Mr. Bruun: Mr. Comuzzi is quite aware of our concerns. We visit Thunder Bay yearly and have had many opportunities to discuss these issues with him. We thank him for that as well.

The Chairman: Mr. Hoepfner.

Mr. Hoepfner: As you know, I am a farmer or was a farmer. I've delivered to pools, I've delivered to UGG, and I've also sold grain outside the elevator system. I was surprised when you said you had done restructuring to become more efficient. How much have your tariff costs come down in the elevator over the last four years?

Mr. Bruun: In the country elevator system we've frozen tariffs the last two years. Because of the competitive environment out there, we've matched competition by offering price premiums, trucking assistance and so forth. The tariff posted in elevators is, of course, the amount we're lawfully allowed to charge, but if there are competitive pressures in an area, then a lesser amount is charged or some other way is found to ensure that the producer will wish to do business with us.

Are tariffs too high on the prairies generally? They probably are. Are we doing everything we can to lower them? Yes, we are.

• 1455

Mr. Hoepfner: I was just going to suggest to you that according to the CN study, which I've looked at and checked out with U.S. elevator companies, today I can ship a tonne of grain to Seattle at \$16.50 a tonne less than through the Canadian grain-handling system, excluding freight. So I would think they're excessive.

Mr. Bruun: In the U.S. grain is bought by elevators for their own account. They trade that grain, so they have trading margins built in there. When we're buying grain for the Wheat Board, we don't have trading margins built in there. We're just providing a handling service. I think when you look at the U.S. system on a fee-for-service basis where you're not selling the grain to the operator of the facility, the difference is somewhat narrower. However, you're quite right, they are slightly lower in the U.S., on the order of about 15% or so. That's a point we recognize when I'm here today saying the U.S. system does have certain competitive advantages that could pull grain that way.

[Traduction]

M. Bruun: Il est probable que les plaintes n'ont jamais cessé. À la fin des années 1980, le volume de grain passant par Thunder Bay a chuté de façon vertigineuse. Au début des années 1980, Thunder Bay traitait, si je ne m'abuse, 17 ou 18 millions de tonnes. À ce niveau, les taxes sont étalées sur une base beaucoup plus étendue. Les coûts par tonne sont moins élevés et plus faciles à absorber. Devant la baisse de volume que nous avons connu pendant les années 1980, ces taxes représentent soudainement un coût élevé par tonne.

Le président: Monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Non, merci. Je vous remercie de ce rapport complet. Il confirme ce dont nous avons parlé. Nous espérons seulement pouvoir faire quelque chose à ce sujet.

M. Bruun: M. Comuzzi connaît bien nos préoccupations. Nous nous rendons tous les ans à Thunder Bay et nous avons discuté de ces questions avec lui à de nombreuses reprises et nous l'en remercions aussi pour cela.

Le président: Monsieur Hoepfner.

M. Hoepfner: Comme vous le savez, je suis, ou plutôt j'étais, un agriculteur. J'ai livré des céréales aux silos, à l'UPG. J'ai aussi vendu du grain à l'extérieur du système des élévateurs. J'ai été étonné de vous entendre dire que vous aviez procédé à une restructuration pour accroître votre efficacité. De combien les tarifs ont-ils baissé dans les élévateurs depuis quatre ans?

M. Bruun: Nous avons bloqué les taux des élévateurs régionaux il y a deux ans. Étant donné la concurrence, nous avons offert des bonifications, des subventions au camionnage etc. Les taux affichés aux élévateurs sont, bien entendu, ceux que la loi nous permet, mais si la concurrence exerce des pressions dans une région, nous pratiquons alors des taux moins élevés ou nous trouvons d'autres moyens d'assurer que le producteur voudra traiter avec nous.

Les tarifs sont-ils trop élevés dans les Prairies? Probablement. Faisons-nous tout ce que nous pouvons pour les diminuer? Oui.

M. Hoepfner: J'étais justement sur le point de vous indiquer que, selon l'étude du CN, que j'ai examinée et vérifiée auprès des exploitants de silos-élévateurs des États-Unis, je peux expédier aujourd'hui une tonne de grains à Seattle pour 16,50\$ de moins la tonne que par le réseau de manutention des grains au Canada, transport exclu. Le prix est donc excessif.

M. Bruun: Aux États-Unis, les élévateurs achètent le grain pour ensuite le revendre, de sorte qu'ils dégagent une marge bénéficiaire. Lorsque nous achetons du grain pour la Commission canadienne du blé, nous n'avons pas de telles marges. Nous ne faisons que fournir un service de manutention. Dans le cas des élévateurs américains qui facturent le service, l'acte, l'écart est un peu plus faible. Cependant, vous avez tout à fait raison, les prix sont un peu plus bas aux États-Unis, d'environ 15 p. 100. Je l'ai d'ailleurs admis aujourd'hui lorsque j'ai dit que le système américain comportait effectivement certains avantages concurrentiels qui pourraient être décisifs.

[Text]

Mr. Hoepfner: The other thing I'd like to point out to you is that in the U.S. they ship 64%, I think, by unit trains. We ship about 11%. Why have you allowed the system to deteriorate to that point and not kept up with the pace of the U.S.?

Mr. Bruun: In the U.S. a drive to a place like Bismarck or Minot from where you and I live will show you they have a larger number of very large elevators. Nearly all of their elevators are very substantial operations. They tend to be located 30 or 40 miles apart. A unit like that can put together 10,000 tonnes of grain to load into a unit train and can achieve some very real cost savings as a result of that.

In Canada our system is rationalized less quickly. We tend to have more elevators close to farmers. Farmers individually have less cost for transporting their grain to an elevator. They may have a 5-mile haul or a 10-mile haul, unlike the 20-, 30-, or 40-mile hauls they're likely to experience in North Dakota. That's probably worth something.

In the last 20 years Manitoba Pool Elevators has gone from 300 elevators to 130. We've closed 170 elevators. I guarantee you they were all painful closures, with producers in the area affected by the closure protesting closure, demanding continued service, etc. When you're a producer-owned co-op, it's necessary to respond to those pressures. Notwithstanding that, as I say, we have closed 170 elevators since about 1970 and we now have 130. Manitoba Pool Elevators has rationalized at a quicker pace than any of our competitors.

Mr. Hoepfner: I'm surprised you're saying that. I think if I would compare grain elevator capacity with pools to some of the other companies, I think for a cubic foot they would probably be as efficient, if not more efficient. In the U.S.—I didn't bring my figures along today—I think they move just about twice the amount of grain per cubic foot of elevator that Canadian elevators do.

Mr. Bruun: Regarding U.S. elevators, I agree with you that the large, high-throughput elevators are more efficient than the average prairie grain elevator you see on postage stamps or wherever, but—

Mr. Hoepfner: I can point out to you small elevators right close to where I farm. Regarding the capacity they have compared to pool elevators, there's just no comparison. You pull into that elevator, you open the chutes and it's gone. In Manitoba Pool here, we just sit and wait till that leg gets that up there, and that's the way it's loaded. I maintain you are way slower, and the cost of labour is quite a bit more. Do you know what your labour costs are?

Mr. Bruun: I'm not going to disagree with you; that U.S. facility may very well be a quicker facility. Certainly the large ones are, perhaps the small ones as well. That's the direction we're moving in. That's the direction we've been moving in for the last 25 years. We recognize the enhanced savings that can be achieved through that.

[Translation]

M. Hoepfner: L'autre chose que je voulais vous mentionner, c'est que les expéditions aux États-Unis se font à 64 p. 100 par trains-blocs. Ici, c'est à peu près 11 p. 100. Pourquoi avez-vous permis au système de se dégrader à ce point et n'avez pas tenu le rythme face aux États-Unis?

M. Bruun: Si vous prenez la route de chez vous ou de chez nous jusqu'à Bismarck ou Minot, vous constaterez le nombre important de très gros silos chez eux. Presque tous les silos là-bas sont de taille considérable. Ils sont situés en moyenne à 30 ou 40 milles l'un de l'autre. Une installation comme celle-ci peut charger 10 000 tonnes de grain dans un train-bloc et réaliser des économies de coûts très réelles.

Au Canada, notre système se rationalise moins rapidement. Les éleveurs ont tendance à être plus rapprochés des céréaliers. Leurs coûts de transport vers ces éleveurs sont donc moins élevés. Ils n'auront que 5 ou 10 milles à faire pour se rendre à l'éleveur, contrairement aux céréaliers du Dakota du Nord qui devront en faire 20, 30 ou 40. Cet avantage a sans doute quelque valeur.

Depuis 20 ans, Manitoba Pool Elevators a fermé 170 éleveurs, faisant passer leur nombre de 300 à 130. Je peux vous assurer que ces fermetures ont toutes été douloureuses car les céréaliers des régions en question ont protesté et exigé que le service se poursuive. Lorsque vous êtes une coopérative exploitée par les céréaliers, vous devez réagir à ce genre de pressions. Malgré tout, comme je l'ai dit, nous avons fermé 170 éleveurs depuis environ 1970 et il nous en reste 130. Manitoba Pool Elevators a rationalisé ses opérations plus rapidement que tout autre de ses concurrents.

M. Hoepfner: Je suis surpris que vous disiez cela. Si je comparais la capacité des éleveurs à grains des syndicats à celle d'autres entreprises, par pied cube de volume ils seraient sans doute aussi efficaces sinon plus. Aux États-Unis—je n'ai pas mes chiffres avec moi—les éleveurs manutentionnent tout juste deux fois plus de grain par pied cube d'installation que les éleveurs canadiens.

M. Bruun: Je conviens avec vous que les gros éleveurs américains à débit élevé sont plus efficaces que la moyenne des éleveurs à grains des Prairies qu'on peut voir sur les timbres-poste ou ailleurs. Cependant. . .

M. Hoepfner: Je pourrais vous montrer de petits éleveurs tout près de mon exploitation agricole. Leur capacité par rapport à celle des silos—des pools n'est tout simplement pas comparable. Vous entrez dans cet éleveur, vous ouvrez les goulots et c'est parti. Aux silos du Manitoba Pool, il faut attendre que le produit soit acheminé là haut. Je prétends que vous êtes beaucoup moins rapides et que vos coûts de main-d'œuvre sont beaucoup plus élevés. Savez-vous à combien s'élèvent vos coûts de main-d'œuvre?

M. Bruun: Je ne vais pas vous contredire; il est très possible que l'installation américaine soit plus rapide. Dans le cas des plus grosses, il n'y a pas de doute, et c'est probablement la même chose chez les petits. C'est d'ailleurs la direction que nous avons prise depuis 25 ans. Nous admettons que nous pouvons en retirer des économies accrues.

[Texte]

[Traduction]

• 1500

In terms of capacity within Canada, Manitoba Pool Elevators has about 48% or 49% of the licensed space in Manitoba. We're handling 53% to 54% of the volume of product moved in that province. Other companies have a lower market share and a higher percentage of capacity. Among the line elevators, Manitoba Pool Elevators is the company that has the highest turnover rate of licensed capacity.

Do we want that capacity turnover rate to go down? No, we want it to go up. We want to go in that direction. We're moving as quickly as capital allows us. We're moving as quickly as the express needs of members allow us.

The Chairman: Is there one more question?

Mr. Hoepfner: One more quick question on the WGTA. I was a little surprised. We saw another grain company in Ottawa the other day. They were quite willing to exempt the reduction of the WGTA subsidy. They informed us the pools had agreed to that issue too. It was more or less the municipalities now that were still not quite onside.

Where do you think you'll find the funding to bring your elevator system up to speed with that of the U.S.? You seem to be agreeing that the farmers' subsidies don't have to be there. Where would that money come from? I talked to someone who said it would cost \$7 billion to bring the system up to speed.

Mr. Bruun: I don't know whether that's the cost it will take to bring it up to speed or not. In terms of the capital to upgrade facilities and improve the service and the capacity and so forth, that's going to come from ongoing earnings. We have a smallish capital budget compared to some of the other grain companies, but we invest in the upgrading and strengthening of capacity with the capital we have available to us.

We're going to be squeezed tremendously with the WGTA changes; I certainly don't mean to imply that accommodating WGTA reform is something that can readily be done. It's going to be, as I said in my presentation, an extremely painful process. It may tighten up capital availability to do the things you're indicating need to be done. I certainly agree that they need to be done.

The Chairman: Thank you, Mr. Bruun, very much for your submission to this committee.

Mr. Bruun: Thank you.

The Chairman: On behalf of my colleagues, I want to thank everyone for their submissions and for answering our questions. Your participation here today has been important and has touched on all the key objectives I had outlined at the outset of the hearings.

An earlier witness pleaded with us to get on with it and get the job done. It's my intention to report the findings of this committee to the House of Commons by May 1. Stakeholders will meet regionally, we hope, in May and June. Then the Minister of Transport, the Hon. Doug Young, would hope to present his legislation to the House of Commons by the fall of this year. That is an aggressive timetable. The government does want to get the job done.

Pour ce qui est de la capacité au Canada, Manitoba Pool Elevators possède environ 48 ou 49 p. 100 des installations autorisées au Manitoba. Nous manutentionnons entre 53 et 54 p. 100 du volume acheminé dans cette province. D'autres entreprises ont une part plus faible du marché et un pourcentage de capacités plus élevé. Parmi les éleveurs de compagnies, Manitoba Pool Elevators affiche le taux de rotation le plus élevé de sa capacité autorisée.

Est-ce notre vœu de diminuer ce taux de rotation? Non, nous voulons qu'il augmente. Nous voulons aller dans cette direction. Nous le faisons aussi rapidement que les capitaux nous le permettent. Nous le faisons aussi rapidement que les besoins express des membres nous le permettent.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

M. Hoepfner: Une autre question rapide sur la LTGO. J'ai été un peu étonné. L'autre jour, les dirigeants d'un autre élévateur à grain étaient à Ottawa et ont semblé très bien accueillir la réduction de la subvention de la LTGO. Ils ont signalé que les syndicats du blé avaient aussi accepté cette question. L'opposition venait plus ou moins des municipalités.

Où pensez-vous pouvoir trouver les fonds nécessaire pour rendre votre réseau d'éleveurs semblable à celui des États-Unis? Vous semblez vouloir dire que les subventions des céréaliers ne sont pas nécessaires. Où trouverez cet argent? On m'a dit qu'il en coûterait 7 milliards de dollars pour améliorer le système.

M. Bruun: Je ne sais pas si ce chiffre est bon. Le capital nécessaire pour rénover les installations, améliorer le service et accroître la capacité viendra des bénéfices continuels. Notre budget d'investissement est très petit comparé à celui d'autres exploitants d'éleveurs, mais nous investissons dans l'amélioration et le renforcement de notre capacité avec les capitaux à notre disposition.

Les modifications de la LTGO nous rendront la vie très difficile; loin de moi l'idée de dire qu'on pourra facilement s'adapter à la réforme de la LTGO. Comme je l'ai dit dans mon exposé, le processus sera extrêmement douloureux. Il se peut même que la disponibilité des capitaux nécessaires pour accomplir les objectifs que vous préconisez se resserre. Je suis entièrement d'accord avec vous sur les choses qui doivent être faites.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bruun, de votre exposé devant le Comité.

M. Bruun: Merci.

Le président: Au nom de mes collègues, je vous remercie chacun de votre exposé et de vos réponses. Votre participation aujourd'hui a été importante et a touché à tous les objectifs clés que j'avais énumérés au début des audiences.

Un témoin antérieur nous a instamment priés de passer aux actes. J'ai l'intention de présenter à la Chambre des communes, d'ici le 1^{er} mai, le rapport des conclusions de notre Comité. Nous espérons que les intervenants se rencontreront dans les régions au cours de mai et de juin. Le ministre des Transports, l'honorable Doug Young, aimerait bien présenter son projet de loi à la Chambre des communes cet automne. C'est un calendrier audacieux. Le gouvernement veut effectivement obtenir les résultats voulus.

*[Text]**[Translation]*

Our thanks to the City of Thunder Bay and her member of Parliament, Joe Comuzzi, for their generosity and hospitality. Thank you, everyone.

Nous remercions la Ville de Thunder Bay et son député, Joe Comuzzi, de leur générosité et de leur hospitalité. Merci à tous.

The meeting is adjourned.

La séance est levée.

MAIL  **POSTE**

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail**Poste – lettre****8801320****OTTAWA***If undelivered, return COVER ONLY to:*

Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,

retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES*From the City of Thunder Bay:*

David Hamilton, Mayor;
Evelyn Dodds, Alderman.

From the Thunder Bay Harbour Commission:

Cy Cook, General Manager and Chief Executive Officer;
Paul Kennedy, Director of Marketing, Chamber of Commerce.

From the Port of Duluth and American Great Lakes Ports:

Davis Helberg, Executive Director, Seaway Port Authority of
Duluth.

From the Thunder Bay Chamber of Commerce:

Jerry Cox, President Elect;
Dawn Powell, President.

From N.M. Paterson & Sons Ltd.:

Robert Paterson, Chief Executive Officer, Marine Division.

From Transportation-Communications Union:

Herb Daniher, Executive Vice-President, Grain Division;
Tom Chauvin, Jr., President, Local 5055, United Steelworkers of
America.

From Prairie Pools Inc.:

Anders Bruun, Corporate Secretary and General Counsel to
Manitoba Pool Elevators.

TÉMOINS*De la Ville de Thunder Bay:*

David Hamilton, maire;
Evelyn Dodds, conseillère municipale.

De la Commission du port de Thunder Bay:

Cy Cook, directeur général et premier dirigeant;
Paul Kennedy, directeur du Marketing, Chambre de commerce.

De «Port of Duluth» et «American Great Lakes Ports»:

Davis Helberg, directeur général, «Seaway Port Authority of
Duluth».

De la Chambre de commerce de Thunder Bay:

Jerry Cox, président élu;
Dawn Powell, présidente.

De «N.M. Paterson & Sons Ltd.»:

Robert Paterson, directeur général, Maritime.

Du Syndicat des transports-communications:

Herb Daniher, vice-président exécutif, Division céréales;
Tom Chauvin, Jr., président, Local 5055, «United Steelworkers of
America».

Du Syndicat du blé des Prairies:

Anders Bruun, secrétaire exécutif et conseiller juridique de
«Manitoba Pool Elevators».

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 30

Fascicule n° 30

Thursday, March 2, 1995
St. John's, NewfoundlandLe jeudi 2 mars 1995
St. John's (Terre-Neuve)

Chairperson: Stan Keyes

Président: Stan Keyes

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:**CONCERNANT:**

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the national marine sector

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude du secteur maritime au Canada

WITNESSES:**TÉMOINS:**

(See back cover)

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 2, 1995

(38)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 10:05 o'clock a.m. this day, in Room 705, La Promenade, the Chairman, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Jake Hoeppner, Jim Jordan, and Stan Keyes.

Acting Member present: Benoît Serré for Raymond Lavigne.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

The Committee proceeded to consider future business.

At 10:45 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

MONDAY, MARCH 13, 1995

(39)

The Standing Committee on Transport met at 9:03 o'clock a.m. this day, in the Fort William Room, Salon "B", of the Hotel Newfoundland, in St. John's (Newfoundland), the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, and Anna Terrana.

Other Members present: Glen McKinnon, Fred Mifflin, and Jean Payne.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From St. John's Port Corporation: D.J. Fox, Port Manager and Chief Executive Officer; Tom Doyle, Member of the Board. *From St. John's Board of Trade:* Roger F. Flood, President. *From the Town of Grand Falls-Windsor:* Walwin Blackmore, Mayor. *From the Atlantic Region Pilots Committee, Canadian Merchant Service Guild:* Captain Nelson Pittman, Newfoundland Representative. *From Corner Brook Pulp and Paper:* Kevin Sheahan, Production Manager; Brendan Mitchell, Shipping Superintendent. *From the Marine Institute of Memorial University of Newfoundland:* John Connors, Head, School of Maritime Studies. *From Argentia Management Authority:* Wayne Young, Chief Executive Officer; Ken Browne, General Manager. *From Abitibi Price Inc.:* Roger Pike, Regional Manager, Public Relations; Dan MacKenzie, Logistics Manager; Captain David Brown, Shipping. *From the City of Corner Brook:* Raymond Pollett, Mayor. *As individual:* Nick Careen, M.H.A. *From the Town of Botwood:* Melvin Torrville, Deputy Mayor. *From Bay Bulls Harbour Authority:* Joseph O'Brien, Harbour Authority President.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of the national marine sector. (See *Minutes of Proceedings and Evidence*, date February 7, 1995, Issue No. 21.)

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 2 MARS 1995

(38)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos 10 h 05, dans la salle 705, La Promenade, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Fontana, Jim Gouk, Michel Guimond, Jake Hoeppner, Jim Jordan et Stan Keyes.

Membre suppléant présent: Benoît Serré pour Raymond Lavigne.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Le Comité examine ses travaux à venir.

À 10 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE LUNDI 13 MARS 1995

(39)

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 03, dans la salle Fort William, Salon «B» de l'hôtel Newfoundland, à St. John's (Terre-Neuve), sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes et Anna Terrana.

Autres députés présents: Glen McKinnon, Fred Mifflin et Jean Payne.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Société du port de St. John's: D.J. Fox, directeur du port et directeur général; Tom Doyle, membre du conseil. *Du Bureau de commerce de St. John's:* Roger F. Flood, président. *De la Ville de Grand Falls-Windsor:* Walwin Blackmore, maire. *Du Comité des pilotes de la région de l'Atlantique—Gilde de la marine marchande du Canada:* Capitaine Nelson Pittman, représentant de Terre-Neuve. *De Corner Brook Pulp and Paper:* Kevin Sheahan, gérant de la production; Brendan Mitchell, surintendant, Transport maritime. *De l'Institut maritime de l'Université Memorial de Terre-Neuve:* John Connors, directeur, Faculté d'études maritimes. *De Argentia Management Authority:* Wayne Young, chef de la direction; Ken Browne, directeur général. *De Abitibi Price Inc.:* Roger Pike, directeur régional, Relations publiques; Dan MacKenzie, chef de la logistique; Capitaine David Brown, Transport maritime. *De la Ville de Corner Brook:* Raymond Pollett, maire. *À titre personnel:* Nick Careen, M.H.A. *De la ville de Botwood:* Melvin Torrville, adjoint au maire. *De l'Administration du port de Bay Bulls:* Joseph O'Brien, président.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude des questions relatives au secteur maritime du Canada. (Voir les *Procès-verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule n° 21*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 1:05 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 2:30 o'clock p.m., the sitting resumed.

The witnesses made statements and answered questions.

At 4:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of
the Chair.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 13 h 05, le Comité suspend ses travaux.

À 14 h 30, le Comité reprend ses travaux.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 16 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation
du président.

• Ellen Savage

Clerk of the Committee

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Texte]

[Traduction]

EVIDENCE

TÉMOIGNAGES

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Enregistrement électronique]

Monday, March 13, 1995

Le lundi 13 mars 1995

• 0903

The Chairman: Good morning, colleagues and everyone in the room. It's wonderful to be here in warm and sunny Newfoundland.

We have several witnesses to hear from today, so pursuant to Standing Order 108(2), our committee will continue consideration of the Canadian marine issues here in beautiful St. John's. As indicated in the study's terms of reference, our analysis will include an examination of the port system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway, and the Canadian Coast Guard. This is the first comprehensive Canadian marine study ever conducted by federal authorities, so our work is significant both politically and historically.

Our study has five key objectives: (1) identifying key competitive challenges; (2) defining essential federal roles and services; (3) developing options to reduce subsidies and examine various commercialization options; (4) obtaining regional views on priorities, issues, and solutions; and (5) building a consensus on solutions and future directions, and development of a comprehensive, national marine study.

• 0905

The strategic economic and environmental importance of marine security in eastern Canada has been reinforced by Canada's recent attempts to protect against European overfishing of turbot stocks off the nose and tail of the Grand Banks. Clearly our study is quite timely, and consequently the recommendations of this committee's study will be of particular importance to this region and to Canadian marine policy in general.

Throughout the course of the proceedings, I'm sure our witnesses will provide us with additional insight to key marine activities in and around St. John's and throughout the province of Newfoundland.

I should mention that these proceedings are being recorded and translation devices are available for anyone who needs them. They also aid in hearing, since sometimes at the back of the room it's difficult to hear the witnesses.

I would also like to remind everyone that there's no smoking in the committee room.

Without further delay, we'll get under way with our first witnesses. From the St. John's Port Corporation, we have Mr. Fox, the port manager and chief executive officer; and Tom Doyle, a member of the board. Tom, are you taking the lead on this?

Mr. Tom Doyle (Member of the Board of Directors, St. John's Port Corporation): Yes, Mr. Chairman, in the absence of our chairman, who is out of the province, I have been asked to fill in as a director of the board and as acting chairman.

Le président: Bonjour, mesdames et messieurs. Comme il fait bon de se trouver ici sous le chaud soleil de Terre-Neuve!

Nous accueillons aujourd'hui plusieurs témoins et conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous allons étudier ici dans cette belle ville de St. John's les questions maritimes qui se posent au Canada. Comme le prévoit le mandat de notre étude, nous analyserons le système portuaire du Canada, les services de pilotage, la Voie maritime du St-Laurent et la Garde côtière canadienne. Comme c'est la toute première étude complète que les autorités fédérales mènent sur les questions maritimes au Canada, notre travail revêt une importance politique et historique.

Les cinq grands objectifs de notre étude sont les suivants: 1) cerner les grands défis en matière de concurrence; 2) définir les rôles et services essentiels du gouvernement fédéral; 3) élaborer des options afin de réduire les subventions et examiner les diverses options de commercialisation; 4) obtenir le point de vue des régions en matière de priorités, enjeux et solutions; et 5) s'entendre sur les solutions, les orientations futures et l'élaboration d'une stratégie maritime nationale.

L'importance stratégique que revêt la sécurité maritime dans l'Est du Canada, sur les plans économique et environnemental, a récemment été remise en lumière par les efforts que déploie le Canada pour se protéger contre les effets de la surpêche au turbot que pratiquent les Européens au large du nez et de la queue des Grands Bancs. Notre étude arrive donc à point nommé, et les recommandations du comité seront donc particulièrement importantes pour la région et la politique maritime canadienne en général.

Tout au long des délibérations, je suis sûr que les témoins nous amèneront à mieux comprendre les grandes activités maritimes auxquelles on se livre à St. John's, dans ses environs et partout à Terre-Neuve.

Je mentionne que les délibérations sont enregistrées et que vous disposez d'écouteurs pour l'interprétation si vous en avez besoin. Vous pouvez aussi les utiliser pour écouter ce qui se dit, étant donné qu'à l'arrière de la salle il est parfois difficile d'entendre les témoins.

Je vous rappelle qu'il n'est pas permis de fumer dans cette salle.

Sans plus tarder, nous allons entendre les premiers témoins. De la Société du Port de St. John's, M. Fox, directeur du port et directeur général; et M. Tom Doyle, membre du Conseil d'administration. Tom, voulez-vous commencer?

M. Tom Doyle (membre du Conseil d'administration, Société du Port de St. John's): Oui, monsieur le président, en l'absence de notre président, qui est à l'extérieur de la province, on m'a demandé de le remplacer à titre de directeur du Conseil d'administration et président suppléant.

[Text]

The Chairman: Terrific. Mr. Doyle, maybe you can introduce those who have joined you at the table this morning and proceed with your submission.

Mr. Doyle: Thank you, Mr. Chairman.

On my left is Mr. David Fox, the chief executive officer of the port, and on my right is Richard Parsons, our marketing director.

We would like to welcome you, as you've said, to the beautiful port of St. John's, the temporary home port of the *Estai* and the future oil capital of the North Atlantic.

Thank you for inviting us to participate in these public hearings and for the opportunity to present our comments on behalf of the St. John's Port Corporation regarding several issues affecting the marine sector in Canada and to submit recommendations on how best to deal with these issues.

Our port manager and CEO, Mr. David Fox, will also take part in the presentation. As well, as I've said, we are accompanied by our port marketing officer, Richard Parsons, whom we may wish to call upon during the presentation.

Our brief, Mr. Chairman, will contain information on the national marine policy review, with comments on the operation and administration of the St. John's Port Corporation, other port administrations, pilotage services, the seaway and the Gulf of St. Lawrence and other related marine port issues. In other words, we intend to cover the waterfront, as they say.

The Canadian port system: The development of Canadian ports has been integral to the economic growth and diversification of Canada as a whole. Today the Canadian port system, which services commercial marine transportation, moving national and international cargoes, is a multi-layered group with three components, all responsible to the Minister of Transport.

The Canada Ports Corporation, Ports Canada, formerly the National Harbours Board, administers 15 ports under crown corporation status and the 1983 Canada Ports Corporation Act. Nine harbour commissions operate relatively autonomously under the 1964 Harbour Commissions Act and the 1912 Hamilton Harbour Commissioners Act. The Department of Transport directly administers over 500 sites under the Public Harbours and Port Facilities Act.

Ports Canada handles over 50% of Canadian marine port traffic, while harbour commissions and public harbours each handle approximately 20%. The remainder is handled at facilities administered by municipalities, provinces or private interests.

The Canada Ports Corporation Act: In February 1983 the new Canada Ports Corporation Act repealed the 1936 National Harbours Board Act and provided the framework for a new management structure. The harbour commissions and public harbours were not substantially affected by the CPC Act.

[Translation]

Le président: Fort bien. Monsieur Doyle, peut-être pouvez-vous présenter ceux qui vous accompagnent ce matin et faire ensuite votre exposé.

M. Doyle: Merci, monsieur le président.

À ma gauche, M. David Fox, directeur général du port, et à ma droite, Richard Parsons, agent de la commercialisation.

Nous vous souhaitons la bienvenue, comme vous l'avez dit, dans le beau Port de St. John's, qui accueille temporairement l'*Estai* et qui sera un jour la capitale du pétrole dans l'Atlantique Nord.

Merci de nous avoir invités à participer à vos audiences publiques et de nous donner l'occasion de présenter le point de vue de la Société du Port de St. John's ainsi que ses recommandations sur la meilleure façon de régler les diverses questions qui intéressent le secteur maritime au Canada.

Le directeur du port et P.D.G., M. David Fox, participera également à la présentation de l'exposé. De plus, comme je l'ai dit, nous sommes aussi accompagnés par notre agent de commercialisation, M. Richard Parsons, que nous inviterons peut-être à prendre la parole au cours de l'exposé.

Monsieur le président, dans notre exposé vous trouverez des renseignements sur l'examen national de la politique maritime, ainsi que des observations sur le fonctionnement et l'administration de la Société du Port de St. John's, d'autres administrations portuaires, des services de pilotage, la voie maritime et le Golfe du Saint-Laurent ainsi que d'autres questions ayant trait à des ports maritimes. Autrement dit, nous allons aborder tous les fronts, si l'on peut dire.

Le système portuaire canadien: Le développement des ports canadiens est indissociable de la croissance économique et de la diversification de l'ensemble de l'économie canadienne. Aujourd'hui, le système portuaire canadien, qui répond aux besoins en transport maritime commercial, en acheminant les cargaisons nationales et internationales, constitue un groupe à plusieurs niveaux, à trois composantes, qui relève du ministre des Transports.

La Société canadienne des ports, Ports Canada, l'ancien Conseil des ports nationaux, gère 15 ports ayant le statut de Société d'État et veille à l'application de la Loi de 1983 sur la Société canadienne des ports. Neuf commissions portuaires fonctionnent de façon relativement autonome en vertu de la Loi de 1964 sur les Commissions portuaires et la Loi de 1912 des Commissaires du Havre de Hamilton. Le ministère des Transports gère plus de 500 sites en vertu de la Loi sur les ports et installations portuaires publiques.

Ports Canada gère plus de la moitié du trafic portuaire maritime au Canada, tandis que des commissions portuaires et des ports publics en gèrent environ 20 p. 100. Le reste passe par des installations agréées par des municipalités, des provinces ou des entreprises privées.

La Loi sur la Société canadienne des ports: En février 1983, la nouvelle Loi sur la Société canadienne des ports abrogeait la Loi de 1936 sur le Conseil des ports nationaux et définissait le cadre d'une nouvelle structure de gestion. Les commissions portuaires et les ports publics n'ont pas été touchés en profondeur par la Loi sur la Société canadienne des ports.

[Texte]

The objective of the legislation was to create a balance between the need for CPC ports to operate within a national framework and the need to ensure responsiveness to local conditions. The legislation offered a high degree of local autonomy for operation and management to these ports, which achieved financial self-sufficiency.

Ports Canada primarily operates as a landlord of port facilities. Primarily, these facilities are operated by private sector firms. As such, Ports Canada provides basic port infrastructures, services and facilities, including a regulatory role. Private sector terminal operators or stevedoring firms operate those facilities under lease or terminal operating agreements. Thus, the private sector operator provides cargo transshipment services to shippers and carriers, including employing port labour in the provision of these services.

There is relatively a small number of facilities across the system that are directly operated by Ports Canada. Ports Canada, however, continues to operate these facilities due to special circumstances, including its difficulty in funding suitable and interested private sector operators.

The legal mandate of this port: The St. John's Port Corporation is a corporation established pursuant to the petition of the Canada Ports Corporation by virtue of letters patent issued by the Minister of Transport, with the approval of the Governor in Council pursuant to section 24 of the Ports Act, effective June 1, 1985.

Our mission statement is as follows: to provide reliable, economic and efficient port services for the purposes of supporting Canadian trade, fostering regional economic development, and serving Newfoundland and Labrador's distribution requirements.

Long-term vision: The corporation's long-term vision is to become the principal intermodal gateway for Newfoundland and Labrador and a primary marine service centre on Canada's east coast. The St. John's Port Corporation is, to the extent of its authority for the purposes of this act, an agent of Her Majesty in the right of Canada. The St. John's Port Corporation is named in schedule III, part II, to the Financial Administration Act.

Port objectives: In keeping with the national ports policy, the objectives of the St. John's Port Corporation are: (1) to facilitate and support international trade objectives and national, regional and local economic and social objectives; (2) to operate with commercial discipline; (3) to provide equitable access and treatment in the movement of goods and services; and (4) to effectively coordinate with other marine activities and service and air transportation systems.

I will now ask Mr. Fox, our CEO, to go on from here. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Doyle. Mr. Fox, please proceed.

[Traduction]

La loi visait à trouver un juste milieu entre, d'une part, la nécessité pour les ports assujettis à la Loi sur la Société canadienne des ports de fonctionner dans un cadre national et, d'autre part, celle de tenir compte des conditions locales. La loi permettait une grande autonomie en ce qui a trait au fonctionnement et à la gestion de ces ports, qui ont acquis leur autonomie financière.

• 0910

Ports Canada agit d'abord et avant tout à titre de propriétaire d'installations portuaires. Essentiellement, ces installations sont exploitées par des entreprises du secteur privé. Ports Canada fournit les infrastructures, les services et les installations portuaires de base, et assume un rôle de réglementation. Des exploitants de complexes portuaires ou des entreprises d'arrimage du secteur privé exploitent ces installations en vertu des contrats ou d'ententes d'exploitation. Ainsi, l'exploitant du secteur privé fournit des services de transbordement de marchandises aux expéditeurs et aux transporteurs, et il fait appel à la main-d'oeuvre portuaire pour fournir ces services.

Relativement peu d'installations sont directement exploitées par Ports Canada. Dans des cas particuliers toutefois, Ports Canada continue d'exploiter des installations, notamment quand il a du mal à trouver dans le secteur privé des exploitants à la fois appropriées et intéressés.

Le mandat du port sur le plan du droit: la Société du Port de St. John's est une société constituée conformément à la demande présentée par la Société canadienne des ports en vertu de lettres patentes émises par le ministre des Transports, avec l'approbation du gouverneur en conseil conformément à l'article 24 de la Loi sur les ports, entrée en vigueur le 1^{er} juin 1985.

Notre énoncé de mission est de: fournir des services portuaires qui soient fiables, économiques et efficaces dans le but de soutenir le commerce canadien, de favoriser le développement économique régional et de répondre aux besoins en distribution de Terre-Neuve et du Labrador.

Vision à long terme: À long terme, la société aspire à devenir le principal point de passage intermodal pour Terre-Neuve et le Labrador et le premier centre de services maritimes sur la côte est du Canada. La Société du Port de St. John's est, conformément aux pouvoirs que lui confère la loi, un agent de Sa Majesté du chef du Canada. La Société du Port de St. John's figure à l'Annexe III, Partie II, de la Loi sur la gestion des finances publiques.

Les objectifs du port: Conformément à la politique des ports nationaux, les objectifs de la Société du Port de St. John's sont: de faciliter et de soutenir la réalisation des objectifs de commerce international ainsi que des objectifs sociaux et économiques à l'échelle locale et régionale; de fonctionner selon les règles de bonnes pratiques commerciales; d'offrir un accès et un traitement équitable en matière d'acheminement des marchandises et de prestation des services; et coordonner efficacement son fonctionnement avec d'autres activités et services maritimes ainsi que des systèmes de transport aérien.

Je demande maintenant à M. Fox, directeur général, de prendre la relève. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Doyle. Monsieur Fox, vous avez la parole.

[Text]

Mr. D.J. Fox (Port Manager and Chief Executive Officer, St. John's Port Corporation): Thank you, Mr. Chairman. I'm going to give a little brief on some history of the port and some ideas as to how to perhaps improve the overall marine system nationally.

The Port of St. John's is the country's oldest and most easterly harbour in Canada. It is situated on the east side of the Avalon Peninsula in the province of Newfoundland and Labrador. I've attached to the submission insert, Mr. Chairman, a little map to give you a good idea of exactly where we are on the east coast.

The port serves about 350,000 of the 550,000 persons living on the island of Newfoundland through the handling of containerized and general cargo to and from central Canada and the Maritimes. The Port of St. John's is strategically located near the main shipping lanes of the north Atlantic and is only 350 kilometres from the 600-million barrel, \$6.2 billion Hibernia oilfield development project.

Prime selling features of this ice-free natural sheltered harbour include modern berths, excellent repair and maintenance facilities, a skilled labour force, modern equipment and technologies for cargo handling, and an efficient land and air transport network. Prior to the cod moratorium, the Port of St. John's was the third most important fisheries centre in the province, providing such services as ship repairs, fuel and supplies, and handling annually about 250 regional, national and international industry vessels of all types and sizes.

As you can no doubt be aware, seaports contribute significantly to local, regional and national economics. The vital importance of the Port of St. John's to the local and provincial economy is illustrated with the following statistics.

Port activities create over 1,200 direct jobs and another 800 induced jobs, and the total economic impact on the community is over \$91 million. The Port of St. John's handles approximately 1 million tonnes of cargo annually, of which 91% is imported. Cargo moving through the port has been declining. For example, in 1979 total cargo handled amounted to about 1.1 million tonnes, while this level has declined to some 924,000 tonnes in 1994. This level of activity has steadily declined since 1985. In the mid-1980s the port was impacted by activities related to servicing the offshore petroleum industry during the exploration phases of development. It also experienced a sudden increase in cargo movement as a result of the closure of the provincial railway network in 1988.

• 0915

Some specific activities have decreased in recent years as the exploration phase of offshore development came to an end and trucking of freight and cargo to Newfoundland via Marine Atlantic Services between Port aux Basques and North Sydney has increased. Marine Atlantic has also moved its Labrador marine coastal cargo services from St. John's to Lewisporte in central Newfoundland.

[Translation]

M. D.J. Fox (gestionnaire du Port et directeur général, Société du Port de St. John's): Merci, monsieur le président. Je vais vous faire un bref historique du port et formuler certaines propositions propres à améliorer l'ensemble du système maritime à l'échelle nationale.

Le Port de St. John's est le plus vieux port du Canada et celui qui est situé le plus à l'est. Il se trouve sur la côte est de la presqu'île d'Avalon dans la province de Terre-Neuve et du Labrador. J'ai joint au mémoire, monsieur le président, une petite carte qui montre exactement où nous nous trouvons sur la côte est.

Le port dessert environ 350 000 des 550 000 personnes qui vivent dans l'île de Terre-Neuve et cela par la manutention de conteneurs de marchandises et de cargaisons diverses en provenance et à destination du centre du Canada et des Maritimes. Le Port de St. John's est stratégiquement situé près des grandes routes maritimes de l'Atlantique Nord et ne se trouve qu'à 350 kilomètres du projet d'exploitation du champ pétrolier de 600 millions de barils de pétrole et de 6,2 milliards de dollars d'Hibernia.

Les grands atouts de ce havre naturel bien abrité et exempt de glace sont ses postes de mouillage modernes, ses excellentes installations de réparation et d'entretien, sa main-d'oeuvre compétente, ses technologies et son équipement modernes pour la manutention des marchandises de même qu'un réseau efficace de transport aérien et terrestre. Avant l'interdiction de la pêche à la morue, le port de St. John's se classait au troisième rang parmi les centres de pêche les plus importants de la province, et il offrait des services de réparation de navires, de ravitaillement en carburant et en approvisionnement, et accueille annuellement quelque 250 navires utilitaires régionaux, nationaux et internationaux de tous type et de toutes tailles.

Comme vous le savez certainement, les ports de mer contribuent grandement aux économies locale, régionale et nationale. Les données statistiques qui suivent témoignent de l'importance vitale que revêt le Port de Saint-Jean pour l'économie locale et provinciale.

Les activités portuaires assurent 1 200 emplois directs et 800 emplois induits, et il a pour la communauté des retombées économiques totales de plus de 91 millions de dollars. Au Port de St. John's, on manutentionne environ 1 million de tonnes de marchandises chaque année, dont 91 p. 100 sont importées. Maintenant, moins de marchandises transitent par le Port de St. John's. Par exemple, en 1979, 1,1 million de tonnes de marchandises passaient par le Port de St. John's, alors qu'il n'y en a eu que 924 000 tonnes en 1994. Le niveau d'activité baisse sans cesse depuis 1985. Au milieu des années 1980, le port a bénéficié des activités découlant de la prestation de services au secteur pétrolier oeuvrant en haute-mer à l'étape de la prospection. Il a aussi enregistré une hausse subite du mouvement des marchandises à la suite de la fermeture du réseau ferroviaire provincial en 1988.

Certaines activités données ont diminué ces dernières années avec l'achèvement de la phase de prospection pétrolière au large et l'intensification du transport par camion, par Marine Atlantic Services, du fret et des marchandises destinées à Terre-Neuve et devant être acheminées entre Port aux Basques et North Sydney. Marine Atlantic a aussi déplacé ses services maritimes côtiers Labrador de St-John à Lewis Port, au centre de Terre-Neuve.

[Texte]

During 1994 cargo unloaded and loaded at the Port of St. John's is broken down into the following categories, as outlined on page 13: petroleum products at 394,000 tonnes; containerized general cargo at 340,000 tonnes; trailer traffic at 79,000 tonnes; new vehicles at 26,000 tonnes; bulk cargo at 74,000 tonnes; and break bulk at 12,000 tonnes, for a total cargo handled at the port in 1994 of 924,000 tonnes.

As the committee may be aware, in 1978 and 1981 Treasury Board cancelled and/or suspended a CPC—then National Harbours Board—debt of some \$727 million; \$251 million was cancelled in 1978 and \$475 million suspended in 1981. While other ports were forgiven large borrowing debts, such as Vancouver at \$103 million, Prince Rupert at \$38 million, Churchill at \$32 million, Montreal at \$231 million, Quebec at \$103 million, Chicoutimi at \$8.6 million, Trois-Rivières at \$3.9 million, Sept-Îles at \$3.8 million, Halifax at \$84 million, Saint John at \$114 million, and Belledune at \$2.3 million respectively, the Port of St. John's was not forgiven its principal debt of \$1.8 million, but rather its interest on that debt, amounting to \$382,000.

As a member of CPC family of ports and in keeping with CPC's national policy of fair and equitable treatment to all CPC ports, we think this treatment was certainly unfair and inequitable, especially when you consider the regional breakdown of this debt forgiveness, with the Port of Vancouver and the Port of Prince Rupert being forgiven 19% of the total debt, Churchill 4.4%, the St. Lawrence region 48%, the maritime region 27%, and the Newfoundland region 0.0005%.

The Port of St. John's has nevertheless survived that experience, Mr. Chairman. Since becoming a local port corporation in 1985, the port's cumulative annual revenues generated have amounted to \$29.7 million and the cumulative operating expenses have been kept to \$25.04 million, resulting in an income from operations of \$4.6 million while accumulating a net income since 1985 of \$5.4 million.

Investment income generated from bonds and treasury bills from that date has exceeded \$2.5 million. Annual dividend payments along with excess cash payment to the Government of Canada and the stakeholders have amounted to \$1.9 million. The port's outstanding loan from the Government of Canada, posted at \$3.2 million in 1988, has now been paid out in full, and our net cash savings in the bank to December 31, 1994, amounts to \$3.2 million.

Under our approved 1995-99 corporate plan and 1995 capital budget program, such savings will be used as working capital for certain approved port infrastructure, with no project borrowing being required from Ottawa. All such capital port investments will be 100% recoverable from our applicable lessees.

[Traduction]

Pour l'année 1994, les marchandises chargées et déchargées au port de St-John se répartissent ainsi, comme vous le voyez à la page 13: produits pétroliers, 394 000 tonnes; cargaison générale en conteneur, 340 000 tonnes; trafic de remorques, 79 000 tonnes; nouveaux véhicules, 26 000 tonnes; vrac, 74 000 tonnes, marchandises non unitisées, 12 000 tonnes, ce qui fait qu'au total en 1994 on a manutentionné dans le port 924 000 tonnes de marchandises.

Comme le comité le sait peut-être, en 1978 et en 1981, le conseil du Trésor a annulé ou suspendu une dette de la Société canadienne des ports—qui s'appelait alors la Commission nationale des ports—de l'ordre de 727 millions de dollars, une dette de 251 millions de dollars a été annulée en 1978 et une dette de 475 millions a été suspendue en 1981. Alors que des emprunts considérables d'autres ports, comme ceux de Vancouver, 103 millions de dollars, Prince Rupert, 38 millions de dollars, Churchill, 32 millions de dollars, Montréal, 231 millions de dollars, Québec, 103 millions de dollars, Chicoutimi, 8,6 millions de dollars, Trois-Rivières, 3,9 millions de dollars, Sept-Îles, 3,8 millions de dollars, Halifax, 84 millions de dollars, Saint-Jean, 114 millions de dollars, et Belledune, 2,3 millions de dollars ont tous fait l'objet d'une remise de dette la dette principale du port de St. John's qui s'élevait à 1,8 million de dollars, n'a pas été remise mais seuls les intérêts sur cette dette, qui représentaient 382 000\$.

En tant que membre de la famille des ports de la Société canadienne des ports et conformément à la politique nationale de la Société qui consiste à traiter tous ses ports avec justice et équité, nous estimons que ce traitement était parfaitement injuste et inéquitable surtout quand on tient compte des dettes qui ont été remises dans d'autres régions, le port de Vancouver et celui de Prince Rupert ayant bénéficié d'une réduction de 19 p. 100 de leur dette totale, celui de Churchill de 4,4 p. 100, la région du St-Laurent, de 48 p. 100, la région des provinces maritimes, de 27 p. 100 alors que la région de Terre-Neuve n'a bénéficié que d'une réduction de 0,005 p. 100.

Le port de St. John's a néanmoins survécu, monsieur le président. Depuis qu'il est devenu une société portuaire locale en 1985, ses revenus annuels cumulatifs totalisent 29,7 millions de dollars et les dépenses d'exploitation cumulatives n'atteignent que 25,04 millions de dollars, ce qui fait que son revenu de fonctionnement est de 4,6 millions de dollars et qu'il a depuis 1985 accumulé un revenu net de 5,4 millions de dollars.

Les revenus de placement provenant d'obligations et de bons du trésor achetés depuis cette date dépassent 2,5 millions de dollars. Les paiements de dividendes annuels ainsi que les paiements d'excédents de caisse au gouvernement du Canada et aux actionnaires totalisent 1,9 million de dollars. L'emprunt que le port avait obtenu du gouvernement du Canada, et qui était de 3,2 millions de dollars en 1988, est maintenant entièrement remboursé, et au 31 décembre 1994, nous avions en banque des économies nettes en espèces de 3,2 millions de dollars.

Selon le plan d'entreprise approuvé pour 1995-1999 et selon nos prévisions budgétaires principales pour 1995, ces économies serviront de capital de fonctionnement pour certaines infrastructures portuaires approuvées, sans qu'il faille emprunter de l'argent à Ottawa. Tous ces investissements seront recouverts à 100 p. 100 auprès de nos locataires.

[Text]

We are pleased to report that the overall operating results of the Port of St. John's in 1994 were acceptable, with port cargo tonnage up 64,000 tonnes or 7.4% compared to 1993. The total volume of cargo handled at the port was 924,000 tonnes, total containerized cargo moving through the port amounted to 339,000 tonnes, and the total number of TEUs passing through the port was 80,000 tonnes versus 77,000 tonnes in 1993. Next to Montreal, Vancouver and Halifax, St. John's is the fourth highest container-handling facility in Canada.

The total number of trailer units unloaded at the port is up 9.6%. The volume of new vehicles moving through the port stood at 16,000. Break bulk cargo from 1994 amounted to 12,000 tonnes, a decrease of some 49%, because of Marine Atlantic's decision to consolidate its Labrador coastal freight operations at Lewisporte, and the discontinuing activity out of St. John's was the primary reason for this decline in break bulk.

Financial results of the corporation for 1994 show operating revenues of \$3.1 million, which is down slightly from 1993. The port's actual net income of \$371,000 was \$37,000 above 1994's projection income of \$334,000. This favourable variance is attributed to a general reduction in operating expenses.

Apart from promotion of the port's traditional role of cargo handling, the St. John's Port Corporation, along with the City of St. John's, is actively marketing St. John's as a viable destination for the cruise ship industry.

The Chairman: I don't mean to interrupt, but given the time, if we had your whole submission read to us, we'd lose about eight witnesses this morning. So I'm wondering if there's a way we can condense this so we can get to the questioning, sir.

Mr. Fox: How about the last line on the page, sir, which is conclusions and recommendations?

The Chairman: That would be wonderful. Thank you very much.

Mr. Fox: It's quite clear from the above operation and financial performance that since the port's inception as an LPC in 1985, the SJPC has indeed taken its mandate, corporate objectives, and all other statutory requirements in a very serious, efficient, and professional manner. Weaknesses do exist in the present port system. In our opinion, these weaknesses are not in the current Canada Ports Corporation Act itself but, rather, in its interpretation and implementation.

After 10 years of well-proven performance under the existing Canada Ports Corporation Act, we therefore suggest that the Standing Committee on Transport review and consider the following recommendations for improving and streamlining the St. John's Port Corporation corporate governance in according with the existing Canada Ports Corporation Act and the Financial Administration Act:

[Translation]

Nous sommes heureux d'annoncer que les résultats globaux d'exploitation du port de St. John's pour l'année 1994 étaient acceptables, le tonnage de cargaison ayant atteint 64 000 tonnes ou 7,4 p. 100 comparativement en 1993. Le volume total des marchandises manutentionnées au port a été de 924 000 tonnes, le total des marchandises en conteneur transitant par le port a été de 339 000 tonnes, et le nombre total d'unités équivalentes de conteneur a été de 80 000 tonnes comparativement à 77 000 tonnes en 1993. Après Montréal, Vancouver et Halifax, St. John's est la plus grande installation portuaire canadienne à manutentionner des conteneurs.

• 0920

Le nombre total de remorques déchargées au port a augmenté de 9,6 p. 100. Le nombre de nouveaux véhicules passant par le port est toujours de 16 000. Pour 1994, les marchandises non unitisées ont atteint 12 000 tonnes, une diminution de 49 p. 100, en raison de la décision de Marine Atlantic d'intégrer à Lewis Port, ses opérations de fret côtier du Labrador et l'abandon de cette activité à St. John's explique en grande partie cette baisse du volume de marchandises non unitisées.

Les états financiers de la Société pour l'année 1994 font état de revenus d'exploitation de 3,1 millions de dollars, soit une légère diminution par rapport à 1993. Le revenu net réel du port est de 371 000\$, soit 37 000\$ de plus que les prévisions de revenu de 334 000\$ pour 1994. Cet écart favorable est attribuable à une réduction générale des dépenses d'exploitation.

Outre la promotion du rôle qu'a toujours joué le port en matière de manutention des marchandises, la Société du port de St. John's en collaboration avec la ville de St. John's s'emploie activement à vanter les avantages de St. John's comme destination rentable pour les organisateurs de croisière.

Le président: Je ne veux pas vous interrompre, mais étant donné le temps que nous disposons, si vous nous lisez tout votre mémoire, nous devons renoncer à entendre au moins huit témoins ce matin. Je me demande donc s'il n'y a pas moyen de le résumer pour que nous puissions poser des questions, Monsieur.

M. Fox: Que diriez-vous de la dernière ligne de la page, monsieur, soit les conclusions et les recommandations?

Le président: Ce serait parfait. Merci beaucoup.

M. Fox: Il ressort bien clairement de cet exposé de financement et de rendement financier que depuis l'époque où le port est devenu une commission portuaire locale en 1985, la Société du port de St. John's a bien rempli son mandat, a respecté ses objectifs corporatifs ainsi que toutes les exigences statutaires de façon très sérieuse, efficace et professionnelle. Le système portuaire actuel comporte bel et bien des lacunes, à notre avis, ces lacunes ne sont pas le fait de la Loi sur la Société canadienne des ports mais plutôt le résultat de son interprétation et de sa mise en application.

Après avoir assuré un bon rendement pendant dix ans sous le régime de la Loi sur la Société canadienne des ports, nous proposons que le comité permanent des Transports examine les recommandations suivantes afin d'améliorer et de rationaliser le fonctionnement de la Société du port de St. John's conformément à la Loi sur la Société canadienne des ports et la Loi sur la gestion des finances publiques:

[Texte]

— That the St. John's Port Corporation remain a crown corporation and an integral part of our federal marine system;

— that the mandate and objectives of the St. John's Port Corporation remain as outlined under section 3.1 of the Canada Ports Corporation Act;

— that the St. John's Port Corporation maintain a board of directors of up to five, appointed by the Minister of Transport and Governor in Council, as outlined under the Canada Ports Corporation Act;

— and that the St. John's Port Corporation be granted full administrative autonomy, as outlined under the Canada Ports Corporation Act and Financial Administration Act.

I'll just carry on, Mr. Chairman.

We therefore suggest that should the above recommendations be approved, formal implementation of these recommendations be through the Minister of Transport and, if necessary, via Orders in Council rather than through parliamentary legislation which may otherwise cause unnecessary delays in these implementations.

Carrying on, Mr. Chairman, with rationalization of public harbours and ports and the Department of Fisheries and Oceans, another issue affecting the marine sector in Canada is Transport's 521 harbours and ports, nine harbour commissions, along with 2,000 harbour facilities, owned and operated by the Department of Fisheries and Oceans.

As the committee is aware, public harbours and ports and other harbour facilities do not have to be financially self-sufficient, nor do they pay any grants in lieu of municipal taxes. In order to ensure equitable treatment for different harbours and facilities under a proposed new national ports system, we suggest the following:

(1) that all existing federal harbours and ports, harbour commissions and DFO facilities be rationalized and categorized by a federal agency that presently has the expertise, the governance, and the commercial knowledge and systems know-how in place to do this taxing job;

(2) that such rationalization and categorization study results and/or recommendations be made directly to the Minister of Transport under a pre-determined study time;

(3) that the criteria used in the proposed national marine policy review study include, but not necessarily be limited to, categorizing all existing ports and harbours as follows:

— ports and harbours that could be classified as commercially viable and that could in themselves become local port corporations under the corporate statutory requirements of the existing Canada Ports Corporation and Financial Administration Acts regarding port administration and management and, under the same recommended improvement, corporate governance as suggested under this brief that I just read;

[Traduction]

— Que la société du Port de St. John's demeure une société d'état et continue de faire partie intégrante de notre système maritime fédéral;

— que le mandat et les objectifs de la société du port de St. John's demeurent les mêmes que ceux qui sont énoncés à l'article 3.1 de la Loi sur la société canadienne des ports;

— que la Société du port de St. John's conserve un conseil d'administration d'au plus cinq membres, nommés par le ministre des Transports et le gouverneur en conseil, comme le stipule la Loi sur la société canadienne des ports;

— et que la Société du port de St. John's obtienne une pleine autonomie administrative, tel qu'il est prévu dans la Loi sur la Société canadienne des ports et la Loi sur la gestion des finances publiques.

Je poursuis, monsieur le président,

Nous proposons donc que si les recommandations ci-dessus sont approuvées, leur mise en application soit confiée au ministre des Transports et, au besoin, se fasse par décret plutôt que par voie législative ce qui causerait des retards inutiles dans la mise en application.

À propos, monsieur le président, de la rationalisation des ports et des havres publics et du ministère des Pêches et des Océans, une autre question qui a une incidence sur le secteur maritime au Canada est celle des 521 ports et havres des Transports, des neuf commissions portuaires, ainsi que des 2 000 installations portuaires qui sont possédées et exploitées par le ministère des Pêches et des Océans.

Comme le comité le sait, des ports et des havres publics ainsi que d'autres installations portuaires n'ont pas à être financièrement autosuffisants pas plus qu'ils ne versent de contributions au lieu de taxes municipales. Pour assurer un traitement équitable des différents ports et des différentes installations qui seraient assujettis au système portuaire national qu'on propose, nous suggérons:

(1) que tous les ports et havres fédéraux existants, les commissions portuaires et les installations du ministère des Pêches et des Océans soient rationalisées et classées par un organisme fédéral qui a déjà le savoir-faire, la capacité de gérance, et qui dispose de la connaissance commerciale et du savoir-faire nécessaire pour s'acquitter de cette lourde tâche;

(2) que les résultats ou les recommandations ou les résultats et les recommandations de cette étude de rationalisation et de classement soient présentés directement au ministre des Transports selon un échéancier d'examen établi à l'avance;

(3) que les critères servant à l'examen de la politique maritime nationale incluent, mais non pas nécessairement à l'exclusion de tout autre critère, le classement par catégorie de tous les ports et tous les havres existants de la manière suivante:

— Les ports et les havres qui pourraient être considérés comme commercialement viables et qui pourraient eux-mêmes devenir des sociétés portuaires locales sous réserve des exigences de la Loi sur la société canadienne des ports et la Loi sur la gestion des finances publiques en ce qui a trait à la gestion portuaire et, toujours à propos de la même amélioration que nous recommandons, en ce qui a trait à la capacité de gérance comme nous le proposons dans le mémoire que je viens tout juste de lire;

[Text]

[Translation]

• 0925

— ports and harbours that could be classed as non-commercially viable, or divisional ports that could come under the administration, management and control of the existing Canada Ports Corporation;

— ports and harbours that are non-commercially viable but for certain constitutional requirements should remain an integral part of a national ports system and therefore come under the administration, management and control of the existing Canada Ports Corporation;

— ports and harbours and other marine facilities that could be transferred from the current federal jurisdiction over to a provincial/municipal jurisdiction;

— and last but not least, other remaining federal marine facilities that could perhaps be terminated and physically removed because of the lack of use, requirement and/or legal liability;

(4) that the federal agency to be used to task the above-proposed national marine policy review study be the existing Canada Ports Corporation agency;

(5) that following this study Canada Ports Corporation in Ottawa be retained, but on a reduced scale, as the federal regulatory agency or secretariat through which proposed new national ports system legislation and/or policy be processed and transmitted to the Minister of Transport. Further, this agency could also be used as the instrument to administer current statutory and/or regulatory requirements along with other federal marine tasks and/or activities the Minister of Transport may wish this agency to perform.

The Chairman: Mr. Fox, given the time, I may have to take some of your submission as read. Is there a particular spot you can go to now to summarize or touch on two or three issues briefly in order to accommodate questions?

Mr. Fox: With regard to pilotage, Mr. Chairman, it is very brief. We are saying we want to stay as a compulsory pilot area because of the uniqueness of the harbour. We believe the provision of the pilotage service at the port is necessary for the marine safety aspect and to ensure protection of the environment.

As far as the seaway and the gulf are concerned, since April 1949 the seaway and Gulf of St. Lawrence have been a major transportation conduit for large quantities of goods and services delivered to the province and Labrador. We would suggest that the seaway and the gulf should be managed in a sound, prudent and efficient manner. However, should all current government marine expenditures be placed on a total user-pay basis, the cost of daily goods and services to approximately 585,000 Newfoundlanders and Labradorians would increase dramatically.

Further, exports from the province in the form of paper products, mining and other manufacturing products to world marketplaces will become commercially uncompetitive with other world market suppliers.

— les ports et les havres qui pourraient être considérés comme non-commercialement viables, ou des ports divisionnaires qui pourraient relever de l'administration, de la gestion et du contrôle de l'actuelle Société canadienne des ports;

— les ports et les havres qui sont non commercialement viables mais qui en raison de certaines exigences constitutionnelles doivent continuer à faire partie intégrante d'un réseau national de ports et donc relever de l'administration, de la gestion et du contrôle de l'actuelle Société canadienne des ports;

— les ports et les havres et autres installations maritimes qui pourraient être transférées du champ des compétences du gouvernement fédéral au champ de compétence provinciale et municipale;

— et enfin, d'autres installations maritimes fédérales restantes qui pourraient peut-être disparaître et être démantelées parce qu'on ne s'en sert pas suffisamment, qu'on n'en a pas suffisamment besoin ou encore pour des raisons de responsabilité juridique;

(4) que l'organisme fédéral à qui sera confié l'examen de la politique maritime nationale proposée ci-dessus soit l'actuelle Société canadienne des ports;

(5) qu'après cette étude la Société canadienne des ports à Ottawa soit maintenue, mais à plus petite échelle, à titre d'organisme fédéral de réglementation ou de secrétariat par lequel seraient traités et transmis au ministre des Transports les nouveaux projets de loi et principes concernant le réseau national des ports. En outre, cet organisme pourrait aussi servir à administrer les exigences statutaires ou réglementaires et s'acquitter d'autres tâches à caractère maritime qui relèvent du gouvernement fédéral et d'activités que le ministre des Transports peut vouloir confier à cet organisme.

Le président: Monsieur Fox, étant donné l'heure, je devrais peut-être faire comme si votre mémoire avait été lu. Est-ce que vous pouvez maintenant résumer votre position ou toucher rapidement deux ou trois points pour que nous puissions vous poser des questions?

M. Fox: Pour ce qui est du pilotage, monsieur le président, c'est très bref. Nous disons que nous voulons demeurer une zone de pilotage obligatoire étant donné le caractère exceptionnel du havre. Nous estimons qu'il est essentiel d'offrir un système de pilotage dans le port pour assurer la sécurité maritime et protéger l'environnement.

Pour ce qui est de la Voie maritime et du Golfe, depuis 1949, la Voie maritime et le Golfe du St-Laurent sont d'importantes voies de transport pour d'énormes quantités de biens et de services fournis à la province et au Labrador. Nous estimons que la Voie maritime et le Golfe doivent être gérés d'une manière appropriée, prudente et efficace. Toutefois, si toutes les dépenses maritimes qu'engage maintenant le gouvernement devaient être recouvrées auprès des utilisateurs, le coût des produits et des services qu'achètent quotidiennement quelques 585 000 résidents de Terre-Neuve et du Labrador augmenterait sensiblement.

En outre, la province ne pourrait plus concurrencer d'autres fournisseurs mondiaux par l'exportation de ses produits du papier, ses produits miniers et d'autres produits manufacturés.

[Texte]

Further, such activities by the federal government could be legally contrary to its constitutional requirement and the intended spirit of the 1949 terms of union between Canada and Newfoundland. We would suggest that the federal government go slowly and cautiously on this subject—matter.

I will leave it at that, Mr. Chairman, if you wish. On behalf of the corporation, I would like to thank the committee for allowing us to speak here this morning.

The Chairman: Mr. Fox, Mr. Doyle, Mr. Parsons, thank you very much for being with us this morning. Your submission is one of the most thorough and comprehensive this committee has received. We know this takes a lot of work and a lot of effort and we appreciate your submission.

At this point we'd like to proceed with questioning, gentlemen. We don't have a lot of time. We've asked if they could stop dismantling the *Estai* while we are having this committee, but that may take a minute to get filtered through.

In addition to the regular standing members of this committee, we are pleased to welcome Glen McKinnon, who comes to us all the way from Brandon—Souris, Manitoba, and a couple of individuals who are no strangers to the folks in this room: Fred Mifflin, who just had to sneak away for a moment from Bonavista—Trinity—Conception Bay; and of course, the local member of Parliament here, the honourable Jean Payne, St. John's West.

I'd like to begin the round of questioning with your local member. Jean, ten minutes, please.

[Traduction]

De plus, en agissant ainsi, le gouvernement fédéral pourrait ne pas respecter son obligation constitutionnelle ni l'esprit de l'entente de 1949 conclue entre le Canada et Terre-Neuve. Nous estimons que le gouvernement fédéral devrait procéder lentement et avec prudence dans ce dossier.

Je m'en tiendrai à cela, monsieur le président, si vous voulez. Au nom de la société, je tiens à remercier le comité de nous avoir permis de prendre la parole ce matin.

Le président: Messieurs Fox, Doyle et Parsons, merci beaucoup d'avoir comparu ce matin. Votre mémoire est l'un des plus approfondis et des plus complets que le comité ait reçus. Nous savons que cela demande beaucoup de travail et d'effort et nous vous en remercions.

J'aimerais maintenant que nous entamions la période des questions. Messieurs, nous n'avons pas beaucoup de temps. Nous avons demandé si l'on pouvait cesser de démanteler l'*Estai* alors que notre comité siège, mais il faudra peut-être un certain temps avant que cela se sache.

En plus des membres réguliers du comité, nous avons le plaisir d'accueillir Glen McKinnon, qui nous arrive de Brandon—Souris, au Manitoba, ainsi que quelques personnes qui ne nous sont pas tout à fait inconnues: Fred Mifflin, qui n'a eu qu'à s'esquiver un moment de Bonavista—Trinity—Conception Bay; et bien sûr, la députée, l'honorable Jean Payne, qui représente St. John's Ouest.

J'aimerais commencer la ronde de questions en donnant la parole à la députée de l'endroit. Jean, dix minutes, s'il vous plaît.

• 0930

Mrs. Payne (St. John's West): Thank you very much, Mr. Chairman. Welcome to my former boss, I think probably the first person I worked for after leaving school. Welcome, Tom. It's good to see you.

In addition to the chairman's comments on your presentation, I also want to congratulate you on a very comprehensive and detailed one. This is the first time I've seen the presentation; however, there are just a few questions I want to ask, because I'm fairly familiar with the port. Also, I have the opportunity to talk to you any day at all here. So I would rather leave most of the questioning to my colleagues, if that's all right with you, Mr. Chairman.

One of the things that interested me was on page 5. I think what's intended there is that the interest was forgivable on the borrowing as opposed to... Is that what is meant there?

Mr. Fox: We were forgiven only \$380,000. That was it.

Mrs. Payne: Is there any reason why that would be the case here in St. John's as opposed to the other ports?

Mr. Fox: I couldn't tell you, madam. I don't know. All I do know is that the other ports were forgiven huge amounts of money and we were forgiven \$380,000 of approximately a \$2 million debt. Why I don't know.

Mme Payne (St. John's—Ouest): Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais souhaiter la bienvenue à mon ancien patron, la première personne probablement pour laquelle j'ai travaillé après avoir quitté l'école. Bienvenue, Tom. Je suis heureuse de vous voir.

Outre les remarques de notre président, je tiens moi aussi à vous féliciter de cet exposé très exhaustif et détaillé. C'est la première fois que j'en prends connaissance. Toutefois, je n'ai que quelques questions à vous poser, car je connais assez bien le port. En outre, j'ai la possibilité de vous parler n'importe quand ici. J'aimerais donc donner la possibilité de vous poser des questions à mes collègues, si vous le permettez, monsieur le président.

L'un des aspects qui m'intéressent se trouve à la page 5 de votre mémoire. Je pense que vous voulez dire que la remise de la dette a porté sur les intérêts de l'emprunt et non... Est-ce bien cela?

M. Fox: Elle n'a porté que sur 380 000\$. Un point c'est tout.

Mme Payne: Pourquoi en a-t-il été ainsi dans le cas du port de St. John's à la différence des autres ports.

M. Fox: Je ne saurais vous le dire, madame. Je ne le sais pas. Tout ce que je peux vous dire, c'est que l'on a remis des dettes beaucoup plus considérables à d'autres ports alors que nous, sur des dettes d'environ 2 millions de dollars, on ne nous a fait grâce que de 380 000\$. Pourquoi? Je n'en sais rien.

[Text]

Mrs. Payne: There's one other thing, and I ask this question only because I think there may be a need at some time. You mentioned that it's an ice-free port, and by and large that is the case. However, we have seen a rare occasion when ice has filled this harbour here and consequently required the use of an ice-breaker. I only ask that question in view of the fact that this expense might be necessary at some time. Is that taken into consideration in your forecast and in your planning. . .

Mr. Fox: No, it's not, Mr. Chairman. In terms of costs, the port would become uncompetitive if we were charged for those.

Mrs. Payne: That's the reason for my question.

Mr. Fox: In terms of ice-breaking on the east coast, I'm not that familiar with it, but it is horrendous; there's no question about it. There are other ports that export paper products that require ice-breaking, and unless that's happening, with the present state of affairs they would become uncompetitive in the world market. Granted, there are costs, and the Canadian government has to get a grip on its costs; there's no question about that at all. But to charge that to the user is going to be pretty dramatic in terms of becoming uncompetitive in the world marketplace. I'm sure there are other speakers behind me who will bring that fact to the floor more forcibly than I can.

Mrs. Payne: Thank you, Mr. Fox.

I wanted to touch on a couple of other points, just to clarify them more than anything else. I don't know if there's mention in here anywhere of the harbour clean-up and what role. . . I know that's a responsibility of the St. John's council primarily. However, I believe also the province may very well have a role to play there as well. Is there any consideration by the port authority regarding that at all?

Mr. Fox: None whatsoever, Mr. Chairman. That's strictly a local problem. I don't know how the cost sharing will come out, but I'm sure other harbours around the country have the same problem. Halifax has the same problem. They had a some \$500 million project on stream there a few years ago in which the federal government was going to cost share some \$200 million, and for various reasons, up to last year. . . they then decided to get out of it. For what specific reason I don't know. It's a major problem and it's something we're going to have to deal with on a three-government-level affair; there's no question about that at all.

Mrs. Payne: There are lots of other questions, but needless to say, but I'm going to defer to my colleagues for the remainder of the questions. I see Mrs. Terrana has a lot of yellow tags there. Thank you very much and thank you for coming.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Thank you very much for a very good presentation, gentlemen.

Throughout the whole hearing process, we've been hearing about the effect of municipal taxation on our competitive ability to operate commercially viable ports not only in St. John's but in almost all other port-related facilities across Canada. As you know, this is outside the jurisdiction of the federal government. It becomes provincial. Am I correct in that? Tell me where I am mistaken.

[Translation]

Mme Payne: Il y a une autre chose, et j'en parle parce que je pense que le besoin s'en fera peut-être sentir à l'avenir. Vous avez parlé d'un port sans glace et dans l'ensemble, c'est le cas. Toutefois, il arrive, qu'exceptionnellement, la glace encombre le port ici et par conséquent, nous devons faire appel à un brise-glace. Je ne pose la question que parce qu'il peut devenir nécessaire de faire cette dépense. Dans vos prévisions et votre planification, en avez-vous tenu compte. . .

M. Fox: Non, monsieur le président. En ce qui concerne ce genre de coûts, le port ne serait plus compétitif si nous devions payer ses services.

Mme Payne: C'est justement pourquoi je posais la question.

M. Fox: Les coûts de service de brise-glace sur la côte est, bien que je ne sois pas très bien au courant, sont paraît-il énormes, incontestablement. Il y a d'autres ports à partir desquels on exporte des pâtes et papiers où il faut briser la glace et s'ils devaient payer ces frais, vu la situation actuelle, ils ne seraient plus compétitifs sur les marchés mondiaux. Évidemment, cela coûte quelque chose et le gouvernement canadien doit maîtriser ses coûts, c'est incontestable. Toutefois, si on impute ces frais à l'utilisateur, cela aura une incidence catastrophique sur notre compétitivité dans les marchés mondiaux. Je suis persuadé que les intervenants qui me suivent pourront faire valoir cet aspect avec encore plus de force que moi.

Mme Payne: Merci, monsieur Fox.

J'aimerais aborder un ou deux autres points, simplement afin d'obtenir des précisions. Je ne sais pas s'il est question dans ce mémoire de l'assainissement des eaux du port et du rôle. . . Je sais qu'essentiellement, c'est la responsabilité du conseil municipal de St. John's. Toutefois, je pense que la province a également un rôle à jouer. Les responsables du port s'intéresse-t-il à cette question?

M. Fox: Pas du tout, monsieur le président. C'est un problème strictement local. Je ne sais pas quel sera le partage des coûts, et je suis persuadé que les autres ports du pays ont le même problème. Halifax a ce problème. On avait planifié un projet de 500 millions de dollars là-bas il y a quelques années dont le gouvernement fédéral devrait défrayer quelques 200 millions, mais pour diverses raisons, encore l'an dernier. . . on a alors décidé de laisser tomber. Pour quelle raison, je l'ignore. C'est un grave problème qu'il faudra attaquer aux trois paliers de gouvernement, incontestablement.

Mme Payne: Il va sans dire que j'ai beaucoup d'autres questions, mais je vais céder la place à mes collègues. Je vois que M^{me} Terrana a de nombreux onglets jaunes. Merci beaucoup et merci d'être venus.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Merci beaucoup de cet excellent exposé, messieurs.

Au cours de nos séances de comité, on nous a parlé de l'incidence des impôts fonciers sur notre capacité à exploiter commercialement les ports, non seulement celui de St. John's, mais presque toutes les autres installations portuaires du pays. Comme vous le savez, cela n'est pas de compétence fédérale mais de compétence provinciale, n'est-ce pas? Dites-moi où je fais erreur.

[Texte]

[Traduction]

• 0935

Mr. Fox: Mr. Chairman, if I may, there's a section in here on page 30, under grants in lieu of taxes. We are saying that the federal government had better take a sharp eye and look at that. We're very cautious because, as we all know, federal moneys to the provinces are being cut, provincial moneys to the municipalities are being cut, and therefore the municipalities are looking for additional revenues. And guess where they're going to look for it—through the so-called federal agencies that may have deep pockets.

You will note that in this particular presentation on pages 30 and 31 the St. John's Port Corporation, along with all the harbour users here, is paying the highest taxes in Canada and possibly in North America because of the way the City of St. John's has assessed the marine properties around the harbour. They've doubled since 1990, and the amount of taxes being paid has naturally doubled to something like \$3 million. We are paying taxes here on our main terminal to the tune of about \$1.43 per square foot.

Mr. Comuzzi: Okay, you were—

Mr. Fox: It's all in here, sir.

Mr. Comuzzi: No, no, I understand that. I've just skimmed it. But what you're not talking about is paying direct municipal taxes; you're talking about paying grants in lieu of taxes to the Canada Ports Corporation.

Mr. Fox: Yes.

Mr. Comuzzi: So what you're saying is that the municipal tax rate, the grants we pay in lieu of taxes, the assessment for the amount of those grants, is made by the federal government.

Mr. Fox: The assessment is made by the City of St. John's, but the federal government has to pay it. We lease out most of our properties, so the lessee pays it on behalf of the port corporation or any corporation.

Mr. Comuzzi: What do we have to do with the assessment at the municipal tax level?

Mr. Fox: Well, we have to pay a certain amount on our own property itself.

Mr. Comuzzi: How do we influence that?

Mr. Fox: You can influence that by setting a maximum level of property assessment. The City of St. John's assesses its own rates, whereas in other jurisdictions such as Nova Scotia and New Brunswick the provincial government assesses all the properties and the municipality sets the mill rate.

The City of St. John's—maybe it's unique—sets its own assessment amounts and it sets its own mill rates. What they've doing over the years, as far as I am concerned, has been increasing the assessment and then setting the mill rate accordingly to get more moneys in terms of taxes out of port properties.

M. Fox: Monsieur le président, avec votre permission, il y a un paragraphe ici à la page 30 intitulé «Subventions tenant lieu de taxes». Nous recommandons que le gouvernement fédéral examine cette question de très près. Nous sommes très prudent car comme nous le savons tous, le gouvernement fédéral a réduit ses paiements de transfert aux provinces et les provinces leurs paiements de transfert aux municipalités. Par conséquent, ces dernières cherchent des revenus supplémentaires. Or, devinez de quel côté les municipalités se tournent—du côté de ce qu'on appelle les organismes fédéraux qui possèdent peut-être des ressources financières importantes.

Vous noterez peut-être qu'aux pages 30 et 31 de notre mémoire il ressort que la Société du port de St. John's de concert avec tous les utilisateurs des installations portuaires ici versent peut-être les impôts les plus élevés au Canada et peut-être en Amérique du Nord à cause de la façon dont la municipalité de St. John's évalue les terrains autour du port. Les évaluations ont doublé depuis 1990 et les taxes foncières ont presque doublé naturellement pour atteindre quelques 3 millions de dollars. Nous payons des taxes sur notre terminal principal à raison d'environ 1,43\$ le pied carré.

M. Comuzzi: Très bien, vous êtes...

M. Fox: Tout est là, monsieur.

M. Comuzzi: Non, non, je comprends. J'y ai jeté un coup d'oeil. Vous ne parlez toutefois pas de verser directement les taxes municipales, mais de verser des subventions à la Société des ports tenant lieu de taxes.

M. Fox: Oui.

M. Comuzzi: Vous voulez donc dire que le taux municipal d'imposition, les subventions versées en remplacement des taxes, que l'évaluation de ces subventions relève du gouvernement fédéral.

M. Fox: L'évaluation est faite par la municipalité de St. John's mais le gouvernement fédéral doit verser ce montant. Nous louons la plupart de nos propriétés et donc le locataire doit verser les taxes pour le compte de la Société canadienne des ports ou de tout autre société.

M. Comuzzi: En quoi l'évaluation au palier municipal vous touche telle?

M. Fox: Nous devons payer un certain montant sur nos terrains.

M. Comuzzi: Comment pouvons-nous intervenir à ce niveau?

M. Fox: Vous pouvez intervenir en fixant un niveau maximum d'évaluation foncière. La municipalité de St. John's impose ses propres taux alors que dans d'autres provinces telles que la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, ce sont les gouvernements provinciaux qui évaluent toutes les propriétés et ensuite les municipalités fixent le taux par mille.

La municipalité de St. John's—et c'est peut-être la seule à le faire,—effectue ses propres évaluations et détermine son propre taux par mille. Au fil des ans, d'après ce que je peux voir, la municipalité a augmenté le niveau des évaluations pour ensuite fixer le taux par mille de façon à retirer plus d'argent sous forme de taxes des propriétés portuaires.

[Text]

Mr. Comuzzi: I am not quite sure of that, but I'll talk to you after the session to get more clarification.

Mr. Fox: All right.

Mr. Comuzzi: You're very adamant about the pilotage.

Mr. Fox: Yes, sir.

Mr. Comuzzi: You understand very well that the cost of pilots in Canada, whether it's here or on the west coast or in the system, is extremely high.

Mr. Fox: That's right.

Mr. Comuzzi: All shipowners are making representation and complaining.

Mr. Fox: That's right.

Mr. Comuzzi: It's a statutory obligation, and if there's any shortage in the operating expenditure, it comes out of the federal treasury.

Mr. Fox: Yes.

Mr. Comuzzi: Having said that, is there not a better way to administer that system without having it become a cost to the federal taxpayer?

Mr. Fox: Well, we're making two suggestions, Mr. Chairman, on page 37. One is a return to the old system prior to 1972—privatize it—or, again, give it off to the local ports for their operations.

The Chairman: We'll go now to the other side of the table, with Mr. Guimond.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you for your presentation.

To continue with the pilotage issue, at the beginning of page 37 you mention that to make St. John's a non-compulsory pilotage area is not acceptable. I agree with this sentence.

Do you consider pilotage a monopoly?

Mr. Fox: I suppose you could say it is. That's the reason why we're saying one of two things could happen. You could either privatize it and put it out to the market and employ these professional pilots through a private company and/or put it under the authority of the port itself. I suppose it's no different from going through the St. Lawrence. Is it a monopoly? It's a requirement, I suppose, for the safety and environment aspects of these various areas.

• 0940

The answer is yes, it is, but we try to give fair and equitable treatment to all users, and that can be a concern at times.

Mr. Guimond: About Canada Ports Corporation, if our committee recommends that we scrap the current [Inaudible—Editor]—

Mr. Fox: Yes, that's a good word.

[Translation]

M. Comuzzi: Je n'en suis pas persuadé, mais vous pourrez me donner plus de précisions après la séance.

M. Fox: Très bien.

M. Comuzzi: Vous avez des opinions très arrêtées sur le pilotage.

M. Fox: Oui, monsieur.

M. Comuzzi: Vous savez fort bien que les pilotes au Canada, que ce soit ici ou sur la côte Ouest ou ailleurs, coûtent très cher.

M. Fox: En effet.

M. Comuzzi: Tous les armateurs s'en plaignent officiellement.

M. Fox: En effet.

M. Comuzzi: Cette exigence est prévue par la Loi et si le budget d'exploitation ne suffit pas, c'est le trésor public qui en défraie le coût.

M. Fox: Oui.

M. Comuzzi: N'y aurait-il pas une meilleure procédure que d'en imputer le coût aux contribuables?

M. Fox: Monsieur le président, à la page 37, nous formulons deux suggestions à cet effet. D'abord, on pourrait revenir au système en vigueur avant 1972, c'est-à-dire privatiser le système ou encore, remettre cette activité aux autorités portuaires locales.

Le président: Nous allons maintenant passer à l'autre côté de la table, à Monsieur Guimond.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Merci de cet exposé.

Restons sur la question du pilotage. Au début de la page 37, vous mentionnez qu'il ne serait pas acceptable de rendre le pilotage facultatif dans la région de St. John's. Je partage votre opinion.

Considérez-vous que le pilotage soit un monopole?

M. Fox: Je suppose qu'on pourrait le dire. C'est pourquoi nous disons que l'une des deux choses peut se produire. Vous pourriez soit privatiser le service et le donner à contrat à une entreprise privée qui emploie des pilotes professionnels ou encore vous pourriez confier le service à l'administration du port même. Il n'y a pas de différence, je suppose, avec le pilotage sur le St-Laurent. Est-ce un monopole? C'est une exigence visant à assurer la sécurité et la protection de l'environnement dans ces diverses régions.

En fait, oui, c'est un monopole, mais nous tentons de traiter tous les utilisateurs de façon juste et équitable, ce qui n'est pas toujours facile.

M. Guimond: Au sujet de la Société canadienne des ports, si notre comité recommande que nous éliminions l'actuel [Inaudible—Éditeur]. . .

M. Fox: Oui, c'est le mot juste.

[Texte]

Mr. Guimond: —do you think it will be better for the Port of St. John's? Will you have more autonomy, more flexibility?

Mr. Fox: From a practical point of view, Mr. Chairman, you already have a CPC Act that's very good in terms of its approval in 1983. It has worked well. As I said before, there are some shortcomings in it, but the act allows for expansion, and that's the reason we've made the recommendation we have. Keep the act, because it will take about ten years to change it. They started to change the old NHB Act back in the early 1970s. They brought it to Parliament four times before they finally got a compromise on what's now known as the Canada Ports Corporation Act.

So it will take a long time to change. If you're looking for immediate change, the instrument is already there and it works well. It has to be streamlined, and we're suggesting in our submission how best to streamline that. You put that in with the rest of the concerns, and I think that's the best way to go at this point in time. Everything they need is in here at this point in time.

Give us more delegation of authority, let us run our own business. Right now, for anything over \$250,000 we have to run off to Ottawa and ask if we can spend some more money. That's not the way to run a good business. You know that and I know that. The delegation of authority permission is in this CPC Act, subject to the Minister of Transport. If we get those agreements and streamline the operation of the CPC and the LPCs through the system, you'll get a much better system in a much quicker time. If you decide to change the legislation, you're going to get really cornered and you'll be there for another five to ten years.

So what I'm saying, sir, is that everything is in the CPC Act, as outlined in our submission, and if you give some credence to that and try to put the new marine system together in that light, somewhat similar to what we've said in here... I know there will be all kinds of arguments on it one way or the other, and the politics of it is going to be horrendous, because once you get into harbour commissions and local port corporations... We all know what's gone on in the last few months with that. All I'm saying is back off new legislation, because it takes too long. The instrument is already here. Use what you have, streamline what you have and make those decisions now, hopefully by June, and get on with the business.

Mr. Guimond: How much do you pay each year to Ottawa, to Ports Canada?

Mr. Fox: Do you mean in dividends, sir?

Mr. Guimond: You pay...

Mr. Fox: In national office allocations?

Mr. Guimond: Yes.

Mr. Fox: We pay about 2.5% of the total, and the national office expenditure this year is \$6.1 million. So we're paying about \$150,000 to \$200,000. There's a set formula for all local port corporations on the amount, as to how much each port

[Traduction]

M. Guimond: ..est-ce que ce serait préférable pour le port de St. John's? Auriez-vous ainsi une plus grande autonomie, plus de souplesse?

M. Fox: En pratique, monsieur le président, vous avez déjà la Loi sur la société canadienne des ports qui fonctionne très bien depuis son adoption en 1983. Comme je vous l'ai déjà dit, cette Loi comporte quelques lacunes, mais elle permet l'expansion ce qui explique la recommandation que nous avons formulé. Gardez cette Loi, car il faudrait environ dix ans pour la modifier. C'est ce qui est arrivé au début des années 1970 lorsque l'on a commencé à tenter de modifier la Loi sur le conseil des ports nationaux. Il a fallu soumettre le projet de loi quatre fois au Parlement avant d'en arriver finalement à un compromis qui a donné la Loi sur la société canadienne des ports.

Il faudrait donc très longtemps pour modifier la Loi. Si vous voulez des changements immédiats, vous avez déjà l'instrument en main qui fonctionne bien. Il faut rationaliser et nous faisons des recommandations à cet effet dans notre mémoire. Si vous regardez toutes les autres préoccupations, je pense que c'est la meilleure formule à l'heure actuelle. Tout le nécessaire se trouve déjà dans la Loi.

Déléguez-nous plus de pouvoir, laissez-nous gérer notre entreprise. À l'heure actuelle, pour toutes dépenses de plus de 250 000\$, nous devons nous précipiter à Ottawa pour demander la permission de le faire. Ce n'est pas la façon de gérer une entreprise. Vous le savez. La Loi sur la SCP, prévoit déjà que le ministre des Transports peut nous déléguer ses pouvoirs. S'il y a moyen de s'entendre et de rationaliser nos activités à la Société canadienne des ports et dans les sociétés locales partout dans le réseau, cela nous donnera un bien meilleur système beaucoup plus rapidement. Si vous décidez de modifier la Loi, vous serez vraiment coincés et il faudra encore 5 à 10 ans.

Comme nous le disons dans notre mémoire, monsieur, tout le nécessaire se trouve déjà dans la Loi sur la Société canadienne des ports et si vous pouvez vous en convaincre et si vous planifiez un nouveau système maritime dans cette optique, dans la même veine que ce que nous proposons ici... Je sais qu'il y aura de nombreux arguments pour et contre et que l'aspect politique aura énormément de poids car lorsqu'on commence à se mêler des commissions portuaires et des sociétés portuaires locales... Nous savons tous ce qui s'est passé ces derniers mois. Je vous dis simplement, oubliez une nouvelle loi, cela prend trop de temps. Vous avez déjà les instruments nécessaires. Utilisez-les pour rationaliser, prenez les décisions maintenant, d'ici le mois de juin, et qu'on s'y mette.

M. Guimond: Combien versez-vous chaque année à la Société canadienne des port à Ottawa?

M. Fox: Vous voulez dire en dividendes, monsieur?

M. Guimond: Vous versez...

M. Fox: En participation aux frais du siège social?

M. Guimond: Oui.

M. Fox: Nous versons environ 2,5 p. 100 du total. Cette année, les dépenses du siège social se chiffraient à 6,1 millions de dollars. Donc, nous versons environ 150 000 à 200 000\$. Une formule prédéterminée fixe le montant que les sociétés

[Text]

pays Ottawa to pick up their \$6 million, and we're paying roughly \$200,000. Montreal pays 24%; Quebec pays about 8%; Vancouver pays 24%. They're big numbers when you start getting into \$6 million to \$7 million expenditures in Ottawa.

We're saying streamline that, cut it down. The way you can do it is by giving the LPCs more delegation of authority, permission for which is already passed in the legislation under the CPC act. All we need is the sanction of the Minister of Transport and a few others in Ottawa.

• 0945

The Chairman: While we're on the subject, I just might want to clarify a point, Mr. Fox.

If you were considering the past and how legislation used to be brought through Parliament, etc., I might only caution yourself and other witnesses that even I, as a relatively new member of Parliament who has only been around for seven years... What a difference the House is structurally today than it was during the politics of yesteryear vis-à-vis there's a marginal increase in cooperation between government and opposition vis-à-vis attempting to do exactly what you are suggesting in your report, that is, to streamline and become more efficient. So I think you'd find a faster-working Parliament in today's times than in previous times. On top of that, there is of course the Minister of Transport, the Hon. Doug Young, who wastes no time in attempting to do what he feels and the House of Commons feels is in the best interest of the country. So I just put that out as a suggestion.

Mr. Fox: Thank you, Mr. Chairman, but I reiterate that I think you should stick with the existing CPC Act. It will save one heck of a lot of time, politics being what it is, with due respect.

The Chairman: But that's what I mean. Politics isn't what it used to be. That's my key point.

Mr. Fox: Okay.

The Chairman: Mr. Gouk, please.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Thank you, Mr. Chairman. I didn't know we were having commercial time in the midst of our process.

The Chairman: You have to take it when you get it.

Mr. Gouk: I know you do.

Thank you, gentlemen. There's quite a bit in your brief that I haven't had time to get through yet. You do have a number of other recommendations that I gather expand on some of the things you've said. I find it interesting that you're so strongly supportive of the Canada Ports Corporation. That is not something I have found throughout the entire system by a large measure, so I'll be interested in reading your recommendations further.

As an alternative to the Canada Ports Corporation, if you were to become a somewhat autonomous body unto yourselves, perhaps linked still tenuously with the federal government, because some of the ports feel they need to have that umbrella

[Translation]

portuaires locales doivent verser à Ottawa pour leur part des frais administratifs de 6 millions de dollars. Dans notre cas, c'est environ 200 000\$. Montréal verse 24 p. 100; Québec verse environ 8 p. 100; Vancouver 24 p. 100. C'est vraiment beaucoup quand on atteint 6 à 7 millions de dollars de dépenses à Ottawa.

Nous vous encourageons à rationaliser à réduire les dépenses. C'est possible en déléguant plus de pouvoir au SPL ce que prévoit déjà la Loi sur la Société canadienne des ports. Il nous suffirait de l'autorisation du ministre des Transports et de quelques autres à Ottawa.

Le président: Pendant que nous y sommes, il y a une petite chose que j'aimerais clarifier, monsieur Fox.

Si vous songez au passé et à la façon dont le Parlement adoptait les lois, etc., je dois vous avertir, vous et les autres témoins, que moi-même, en tant que député relativement novice puisque je ne suis ici que depuis environ sept ans... Il y a toute une différence dans la façon dont la Chambre est structurée aujourd'hui, comparativement à la politique qui se pratiquait autrefois, et il y a un peu plus de coopération aujourd'hui entre le gouvernement et l'opposition lorsqu'il s'agit de faire exactement ce que vous proposez dans votre rapport, à savoir, rationaliser l'État et le rendre plus efficient. Je crois donc que vous trouveriez le Parlement d'aujourd'hui beaucoup plus rapide qu'autrefois. En plus, il y a bien sûr le ministre des Transports, l'hon. Doug Young, qui ne perd pas de temps pour faire ce qu'il juge être de concert avec la Chambre des communes dans l'intérêt supérieur du pays. Je vous dis cela en passant.

M. Fox: Merci, monsieur le président, mais je persiste à croire que vous devez conserver la Loi sur la société canadienne des ports. On épargnerait ainsi beaucoup de temps, la politique étant ce qu'elle est, sauf tout le respect que je vous dois.

Le président: Mais c'est bien ce que je dis. La politique n'est plus ce qu'elle était. C'était là le sens de mon intervention.

M. Fox: D'accord.

Le président: Monsieur Gouk, s'il vous plaît.

M. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Merci, monsieur le président. Je ne savais pas que nous avions le droit de faire de la réclame pendant nos délibérations.

Le président: Il faut saisir la chance lorsqu'on nous la donne.

M. Gouk: Je sais que vous le faites.

Merci, messieurs. Il y a beaucoup de choses dans votre mémoire que je n'ai pas eu le temps d'examiner. Je crois savoir que vous faites plusieurs autres recommandations qui font suite à certaines choses que vous avez dites. Je trouve très intéressant que vous soyez si attaché à la Société canadienne des ports. On n'a pas entendu cela souvent depuis que nous avons entrepris notre étude du système, et c'est pourquoi je lirai avec intérêt vos recommandations.

Si l'on remplace la Société canadienne des ports, si vous devenez un organisme pour ainsi dire autonome, qui conserverait des liens ténus avec le gouvernement fédéral, parce que certains ports croient qu'ils ont besoin de cette protection

[Texte]

[Traduction]

to operate under because of foreign countries and different companies they deal with to say they are a Canadian federal port, what difficulty do you see with that as opposed to operating inside the Canada Ports Corporation structure?

dans leurs transactions avec des pays étrangers et des compagnies différentes et d'affirmer qu'ils sont des ports fédéraux canadiens, quelles difficultés entrevoyez-vous par opposition au maintien de la structure de la Société canadienne des ports?

Mr. Fox: Mr. Chairman, we'd like to retain that federal status—as you just said, under the umbrella of the federal government—as a crown corporation. It gives us that additional prestige, for instance, to operate as part of the first level of government. In our relations with the province and with third-level governments of municipalities, it does come in handy. By being a federal crown corporation, it protects the Canadian interest in the marine environment in St. John's. As far as the St. John's Port Corporation is concerned, we are the agency for the federal government. If there is an emergency, the federal government can then just move in and proceed accordingly.

M. Fox: Monsieur le président, nous voulons conserver le statut fédéral—comme vous venez de dire, et rester chapeautés par le gouvernement fédéral—en tant que société d'État. Cela nous donne plus de prestige, par exemple, car nous agissons dans le cadre du premier palier de gouvernement. Dans nos rapports avec les provinces et les municipalités, c'est commode. En tant que société d'État fédérale, on protège l'intérêt canadien dans l'environnement maritime à St. John's. En ce qui concerne la société portuaire de St. John's, nous sommes l'organisme qui représente le gouvernement fédéral. S'il y a urgence, le gouvernement fédéral peut intervenir immédiatement et faire ce qu'il a à faire.

It also gives us some financial guarantees, as it were, if we were to stay as a federal crown corporation. It allows us to get lower interest rates. It allows us to go to the Export Development Corporation and get borrowings from that if we require it.

Cela nous donne aussi des garanties financières, pour ainsi dire, si nous demeurons une société d'État fédérale. Cela nous permet d'obtenir des taux d'intérêt plus bas, de nous adresser à la Société pour l'expansion des exportations et d'obtenir des prêts lorsque nous en avons besoin.

It also puts on our shoulders the fact that we must adhere to certain federal regulations and acts and we must behave ourselves accordingly. We've done that over the years, and we want to continue that.

Cela nous oblige aussi à adhérer à certains règlements et lois fédéraux et à nous conduire en conséquence. C'est ce que nous avons fait par le passé, et nous voulons continuer de faire cela.

Mr. Gouk: There's just one other piece I wanted to touch on, and that was the ice-breaking that was brought up. Well prior to the time we started putting together this set of hearings I had representations from some of the major east coast ports, which were concerned that the ice-breaking service in the St. Lawrence was in effect a form of subsidy to ports like Montreal while they sit ice-free in the wintertime, and underutilized.

M. Gouk: Il y a autre chose dont je veux parler, et c'est le service de brise-glace dont on a parlé. Bien avant que le comité organise ces audiences, j'ai reçu des instances de la part de certains grands ports de la côte Atlantique. Ils craignent que le service de brise-glace sur le St. Laurent ne constitue en fait une sorte de subvention à des ports comme celui de Montréal, alors que leurs ports à eux restent dégagés tout l'hiver et sont sous-utilisés.

• 0950

I find it interesting that if we start talking to the east coast ports saying that they don't want to charge a user charge for ice-breaking services, then we have no way even to look at their concerns about what they allege is a subsidy, if we don't start charging for that service.

Les ports de la côte est ne veulent pas facturer leurs services de déglacage, mais tant qu'ils refuseront de le faire, nous ne pouvons pas vraiment établir s'ils ont raison de soutenir que les ports comme celui de Montréal bénéficient d'une subvention.

Do you feel there is a problem there, that we're getting underutilization of freshwater ports because of the services provided to Montreal?

Pensez-vous vraiment que les ports en eau douce sont sous-utilisés en raison du fait que le port de Montréal bénéficie de services de déglacage?

Mr. Fox: I can't really respond fully to that, because I don't know all the ins and outs of the St. Lawrence and we're situated on the east coast. However, when you're paying \$200 million or \$300 million for that type of service, naturally there is a concern about what you are getting in return.

M. Fox: Comme nous sommes situés sur la côte est, je ne peux pas vraiment répondre à cette question parce que je ne connais pas suffisamment la situation sur le St. Laurent. Il est cependant normal qu'on se préoccupe de savoir ce qu'on retire d'un investissement de 200 à 300 millions de dollars.

The federal government has to perform certain requirements for all of these ports along the St. Lawrence; the government has to provide certain federal requirements for others along the east coast. Where it's all going to end I don't really know. It's a horrendous problem. The service has to continue. Who will pick up the tab? I just don't know how to respond to you on that, because it's such a horrendous and sensitive problem in terms of how we get something in return and who should pay that.

Le gouvernement fédéral doit offrir certains services à tous les ports du St. Laurent et de la côte est. Où cela s'arrêtera-t-il? Je l'ignore. Le problème est de taille. Le service doit cependant être maintenu. Qui paiera la note? Je ne peux pas vraiment répondre à cette question tant le problème est délicat. Il s'agit de savoir ce que nous rapporte cet investissement et qui paiera la note.

[Text]

All I'm saying is that the people on the Island of Newfoundland should not have to pay too much for it, because if they do then it's going to be traumatic in terms of imports and the cost of living in Newfoundland and exports, as far as manufacturers are concerned, out of Newfoundland. What the solution is. . . Good luck. I just don't know what the answer is.

Mr. Gouk: I'll be quite interested to see what some of the other east coast ports will have to say on that.

Mr. Fox: I suggest that you're going to get some other information this morning.

The Chairman: Due to the time, gentlemen, I'm afraid we're going to have to cut this session off.

Colleagues, we'll be having lunch with the gentlemen, so we can put more questions to them at lunch.

Mr. Fox, Mr. Doyle, and Mr. Parsons, we thank you for your submission and your attendance here today.

Mr. Doyle: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Joining us at the table now is the president of the St. John's Board of Trade, Mr. Roger Flood.

Mr. Flood, welcome to the committee. We look forward to hearing your submission.

Mr. Roger Flood (President, St. John's Board of Trade): The St. John's Board of Trade thanks you for inviting us to make this presentation to you today.

I am the president of the largest business organization in the province, the St. John's Board of Trade. We have over 1,000 individual members who are very aware of the effect that transportation has on their ability to compete.

As an island province, Newfoundland is particularly sensitive to the issues of transportation, especially marine transportation, and you will find a greater appreciation and understanding of transportation issues among the province's population.

A number of transportation issues have concerned the St. John's Board of Trade and the Newfoundland business community over the past year, such as airport commercialization and the elimination of freight subsidies. But the issues that have brought the most concern revolve around marine matters, such as the elimination of ferry service from St. John's to Labrador by Marine Atlantic, the maintenance of Marine Atlantic headquarters in New Brunswick, the status of the ferry link between Newfoundland and the mainland, the construction of a \$2.5-billion trans-Labrador highway and the related elimination of marine links, the maintenance of the coast guard's headquarters in Nova Scotia when the vast majority of its work takes place in and around Newfoundland, and the development of the port of St. John's. Those are the issues I would like to discuss with you today.

[Translation]

À mon avis, le coût de ce service ne devrait pas être trop élevé pour les habitants de l'île de Terre-Neuve, sinon cela aura de graves répercussions sur les importations, les exportations ainsi que le coût de la vie à Terre-Neuve. Quant à savoir quelle est la solution. . . Bonne chance. Je ne connais vraiment pas la réponse à cette question.

M. Gouk: J'ai hâte de savoir ce que diront d'autres ports de la côte est à ce sujet.

M. Fox: Je crois que vous obtiendrez plus de renseignements à cet égard ce matin.

Le président: Je crois que notre horaire nous oblige, messieurs, à mettre fin à cette partie-ci de la séance.

Comme les membres du comité déjeuneront avec vous, ils pourront vous poser plus de questions à ce moment.

Messieurs Fox, Doyle et Parsons, nous vous remercions d'être venus nous présenter votre point de vue ce matin.

M. Doyle: C'est nous qui vous remercions, monsieur le président.

Le président: Nous accueillons maintenant le président de la Chambre de commerce de St. John's, monsieur Roger Flood.

Monsieur Flood, bienvenue. Nous sommes impatients d'entendre votre exposé.

M. Roger Flood (président, Chambre de commerce de St. John's): La Chambre de commerce de St. John's vous remercie de l'avoir invitée à vous exprimer ses vues aujourd'hui.

Je suis président de la plus importante organisation commerciale de la province, soit la Chambre de commerce de St. John's. Notre organisation compte 1 000 membres qui sont très conscients de l'influence des transports sur leur compétitivité.

Étant une île, Terre-Neuve attache une importance toute particulière à la question des transports, et plus précisément les transports maritimes, ce qui explique aussi le fait que la population de la province comprenne bien le sujet.

Un certain nombre de questions touchant au transport, et notamment la commercialisation des aéroports et l'élimination de la subvention au transport des marchandises, ont retenu l'attention de la Chambre de commerce de St. John's et des gens d'affaires de Terre-Neuve au cours de la dernière année. Ce sont cependant les questions touchant le transport maritime qui suscitent le plus d'intérêt, et notamment la suppression par Marine Atlantic du service de traversier entre St. John's et le Labrador, le maintien du siège social de Marine Atlantic au Nouveau-Brunswick, le sort réservé aux liens ferroviaires entre Terre-Neuve et le continent, la construction d'une autoroute de 2,5 milliards de dollars traversant le Labrador et l'élimination connexe de la liaison maritime, le maintien en Nouvelle-Écosse de l'administration centrale de la Garde côtière alors que la vaste majorité de ses activités ont lieu à Terre-Neuve et dans les environs ainsi que l'aménagement du port de St. John's. Voilà les questions dont j'aimerais vous entretenir aujourd'hui.

[Texte]

[Traduction]

• 0955

Marine transportation serves a variety of functions. It provides links between regions and markets. It connects small and remote communities to larger communities. It provides access to natural resources. It provides jobs, promotes regional development and tourism, and ensures Newfoundland businesses can compete.

Every component of Transport Canada is under review: marine, air, rail, subsidies, safety standards; you name it. The St. John's Board of Trade is in complete support of bringing efficiencies to those transportation systems. However, in the meantime we must ensure as an island province that our unique transportation needs continue to be addressed. Newfoundland and Labrador is dependent on marine transportation. Our requirements for marine transportation are much more acute than they are for many other parts of this nation. The reality that cannot be forgotten is that marine transportation plays an integral part in economic development in this province, and it will be no less important to us as we seek ways of attracting new investment and diversifying our economy in the future.

One of our board's chief criticisms about federal transportation policy is that political considerations, not economics, may yet continue to factor into future decisions that affect us in this province. The Minister of Transport has stated that we cannot afford the system we now have and that it must be made more efficient. The federal minister's position is that economics and business principles must be the basis on which decisions are now made. It is hard to disagree with this position, but we are not convinced politics will not continue to be a factor to our disadvantage in this province.

Let us turn for a moment to Marine Atlantic. On average for the past number of years Marine Atlantic has received a subsidy of \$115 million from the federal government. Marine Atlantic's constitutional obligation to Newfoundland is to provide sufficient service for the amount of traffic coming from the mainland to the island—an extension of the Trans-Canada Highway.

Your committee's terms of reference talk about providing efficient services and facilities for the country that users can afford. Back in February 1994, in an effort to save money, the crown corporation cut crossings across the Gulf of St. Lawrence between North Sydney and Port aux Basques and eliminated service to Labrador via St. John's. As a result, all goods must now be trucked to Lewisporte and then loaded aboard a Marine Atlantic ferry.

During this period Marine Atlantic operated without a president. It continues to maintain its operational headquarters in Moncton, New Brunswick, when over 65% of its activities are conducted in Newfoundland. The percentage of Newfoundland-based activities will rise dramatically when the fixed link to Prince Edward Island is completed.

Les transports maritimes remplissent diverses fonctions. Ils relient d'abord les régions de production à leurs marchés. Ils relient aussi les petites localités éloignées aux grands centres. Ils permettent d'accéder aux ressources naturelles. Ils créent également des emplois, favorisent le développement régional et le tourisme et permettent aux entreprises de Terre-Neuve d'être concurrentielles.

Tous les secteurs d'activité de Transports Canada font actuellement l'objet d'un examen, et notamment les services maritimes, aériens et ferroviaires, les subventions ainsi que les normes de sécurité. La Chambre de commerce de St. John's appuie sans réserve l'objectif qui consiste à rationaliser ces réseaux de transport. Terre-Neuve étant une île, nous devons cependant aussi nous assurer qu'on réponde à nos besoins de transport bien particuliers. En effet, Terre-Neuve et le Labrador dépendent des transports maritimes. Ce mode de transport revêt beaucoup plus d'importance pour notre province que pour bien d'autres parties du pays. On ne peut oublier le fait que les transports maritimes jouent actuellement un rôle essentiel dans le développement économique de la province et qu'ils continueront de le faire à mesure que celle-ci cherche à attirer de nouveaux investisseurs et à diversifier son économie.

Le plus grand reproche que nous ayons à formuler à l'égard de la politique fédérale des transports, c'est que les décisions qui touchent cette province continuent d'être tributaires de considérations politiques et non économiques. Le ministre des Transports a déclaré que nous ne pouvions plus nous permettre le réseau actuel et qu'il fallait donc le rendre plus efficace. Le ministre fédéral est d'avis que toutes les décisions en matière de transport doivent désormais reposer sur des considérations économiques et commerciales. Nous sommes tout à fait d'accord avec lui sur ce point, mais nous ne sommes pas convaincus qu'on cessera d'accorder du poids aux considérations politiques qui ont jusqu'ici défavorisé notre province.

Parlons maintenant de Marine Atlantic. Depuis plusieurs années, Marine Atlantic touche une subvention moyenne de 115 millions de dollars du gouvernement fédéral. Marine Atlantic a l'obligation constitutionnelle de fournir un service de transport adéquat entre Terre-Neuve et la terre ferme, étant considéré comme un prolongement de l'autoroute Transcanadienne.

Votre comité a pour mandat de proposer des services et des installations efficaces à un prix raisonnable. En février 1994, par souci d'économie, la société d'état a réduit le nombre de traversées sur le golfe du St. Laurent entre Nord Sydney et Port aux Basques et a supprimé le lien entre la terre ferme et le Labrador via St. John's. Par conséquent, toutes les marchandises à destination du Labrador doivent maintenant être acheminées par camion jusqu'à Lewisporte et ensuite chargées à bord d'un traversier de Marine Atlantic.

Pendant cette période, le poste de président de Marine Atlantic était vacant. Moncton, au Nouveau-Brunswick, continue d'être le siège social de la société alors qu'elle mène 65 p. 100 de ses activités à Terre-Neuve. Ce taux augmentera d'ailleurs lorsque le raccordement permanent avec l'île-du-Prince-Édouard sera terminé.

[Text]

Marine Atlantic administrators must find it very costly and cumbersome to run their affairs from an office 3,000 kilometres away. They must find it costly to maintain major offices in New Brunswick and in Newfoundland. From the point of view of efficiency and sound business management, it seemed logical to us, therefore, that one of the federal government's transportation priorities should be the relocation of Marine Atlantic headquarters from New Brunswick to Newfoundland. Surely operational efficiencies and cost savings would be possible with such a move, especially if it is borne in mind that a second office is already maintained in Newfoundland. We conveyed this position to the minister on a couple of occasions over the past year, to be advised it is not likely to come about.

• 1000

One thing I would like to make clear is that we are not in competition with other municipalities for the Marine Atlantic headquarters. The decision on where exactly Marine Atlantic headquarters should be located should be based on economics. If Port aux Basques or Lewisporte is the most cost-efficient location for Marine Atlantic, then that is where it should be located. What we are saying is if the minister is interested in making the system more efficient and economical, then make the first and most obvious economical changes first.

We can look at search and rescue: 90% of the activities of search and rescue take place off the Newfoundland coast. Any emergency that takes place requires a rescue vessel or aircraft to fly from Halifax to Newfoundland before it can begin its operation. Other than politics, there is no practical purpose not to have this operation as close as possible to where the activity is: in Newfoundland.

Similarly with Fisheries and Oceans, if there is a problem with fishing inside or outside of Canada's 200-mile limit, a vessel would be dispatched with most of its crew coming from Halifax—again, a very uneconomical decision.

We are interested in getting the details on consolidation of the services of fisheries, search and rescue, and the coast guard under one department of oceans. We think Newfoundland could be the net beneficiary if sound business principles dictate the creation of this new department and where and how it should be run.

Another concern of Newfoundland is the status of service between Newfoundland and the mainland. Currently two links exist, both operated by Marine Atlantic: the year-round service between North Sydney, Nova Scotia and Port aux Basques, Newfoundland; and the summer service between North Sydney and Argentia. The link between North Sydney and Port aux Basques is an extension of the Trans-Canada Highway and must never become user-pay. Canada has an obligation to the people of Newfoundland to maintain these services. We will always be vigilant that an appropriate standard of service is maintained.

[Translation]

Les administrateurs de Marine Atlantic doivent estimer très coûteux et difficile de gérer une entreprise à trois milles kilomètres de distance. Ils doivent juger coûteux d'avoir de grands bureaux au Nouveau-Brunswick ainsi qu'à Terre-Neuve. Il nous semblerait que tant l'efficacité que la saine gestion commerciale exige que le gouvernement fédéral se fixe comme priorité dans le domaine du transport de déplacer le siège social de Marine Atlantic à Terre-Neuve au lieu de le laisser au Nouveau-Brunswick où il se trouve actuellement. À notre avis, ce déménagement entraînerait des économies tout en rendant le fonctionnement de l'entreprise plus efficace, compte tenu en particulier du fait que la société compte déjà un second bureau à Terre-Neuve. Nous avons fait cette recommandation au ministre à deux ou trois reprises au cours de l'année, mais il nous a dit qu'il ne fallait pas compter qu'on y donne suite.

J'aimerais bien préciser dès le départ que nous ne sommes en concurrence avec aucune municipalité pour ce qui est du siège social de Marine Atlantic. Ce sont des raisons d'ordre économique qui doivent justifier le choix d'un emplacement pour ce siège social. Si c'est à Port aux Basques ou à Lewisporte qu'il est le plus sensé de situer Marine Atlantic pour des raisons de coûts et d'efficacité, alors c'est là que son siège social doit être. En somme, il nous semble que si le Ministre a l'intention de rendre le réseau plus efficace et rentable, alors il convient d'apporter d'abord les changements qui semblent le plus évident sur le plan économique.

Prenons l'activité de recherche et de sauvetage: elle s'effectue à 90 p. 100 à partir de la côte terre-neuvienne. En cas d'urgence, il faut qu'un navire ou qu'un aéronef parte de Halifax et se rende à Terre-Neuve avant qu'une opération puisse être lancée. À part des raisons d'ordre politique, il n'y a aucune raison pratique de ne pas baser ce genre d'opération à un endroit situé le plus près possible du besoin, c'est-à-dire à Terre-Neuve.

Il en va de même dans le cas de Pêches et Océans. Si un problème lié à la pêche à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone limite de 200 milles se présente, il faut envoyer un navire dont l'équipage provient essentiellement de Halifax. Encore ici, il s'agit d'une décision qui va à l'encontre du bon sens économique.

Nous sommes impatients de connaître les détails de l'intégration des services des pêches, de recherche et de sauvetage et de la Garde côtière en un seul et même ministère des Océans. Il nous semble que Terre-Neuve pourrait sortir gagnante dans la mesure où se sont les principes d'une saine gestion des affaires qui président à la création du nouveau ministère et à son mode de gestion.

À Terre-Neuve, on s'intéresse également à la situation des services de transport entre Terre-Neuve et la terre ferme. Deux liaisons existent à l'heure actuelle. Les deux sont exploitées par Marine Atlantic. Le service ininterrompu entre North Sydney, en Nouvelle-Écosse et Port aux Basques, à Terre-Neuve; et le service estival entre North Sydney et Argentia. La liaison entre Port Sydney et Port aux Basques est en quelque sorte un prolongement de la route transcanadienne et elle ne doit donc jamais entraîner des frais pour l'utilisateur. Le Canada a l'obligation d'assurer ces services à la population de Terre-Neuve. Nous allons toujours faire preuve de vigilance pour faire en sorte qu'un niveau de service convenable soit maintenu.

[Texte]

[Traduction]

An issue that emerged last year for members of the St. John's Board of Trade was the elimination of ferry service from St. John's to Labrador. Hundreds of St. John's companies and thousands of Labradorians have developed a business relationship. Every summer a vast quantity of goods left the Port of St. John's via Pier 17 and travelled to Goose Bay, Labrador and several coastal communities...delivering a wide variety of goods. Now the goods must be trucked from St. John's to Lewisporte and then put on the ferry to Labrador, virtually destroying any opportunity for St. John's companies to ship a competitive product to Labrador.

Another matter that revolves around this one is the trans-Labrador highway and some plans we've been hearing to replace marine service to all parts of Labrador with a road. There is plenty of speculation about constructing a road from Baie Comeau to Goose Bay and then constructing various spurs from Goose Bay to all the coastal communities, at an estimated cost of \$2.5 billion. The only marine link that would remain would be from St. Barbe, Newfoundland, to Blanc-Sablon on the Quebec-Labrador border.

The final issue I wish to touch on today is the development of Canada's ports, and most notably the one we are sitting alongside, the Port of St. John's. The Port of St. John's has survived in the past several years quite a number of challenges: the fall-off in offshore oil exploratory work, the banning of foreign fishing vessels, and then the cod moratorium.

A number of interests are working aggressively to ensure St. John's will be selected by the Hibernia Management and Development Company as the site for the Hibernia offshore supply base. The Port of St. John's has tremendous potential. It has a greater chance of being developed if it is removed from the management of the federal government and put into private hands.

I am sure the federal government, if it does this, would prefer sure to utilize the management model currently being used for the transfer of Canadian airports, establishing volunteer stakeholder groups to take over the port. This approach does have some merit.

I realize I have not touched on all the issues covered under the committee's terms of reference. The matters I have outlined to you are the ones that have the greatest effect on the business community and this province's ability to bring about sustainable development.

• 1005

The Chairman: Thank you very much, President Flood, for your submission to this committee.

I would like to begin the round of questioning with the hard-working, long-standing member for Bonavista—Trinity—Conception, Fred Mifflin.

Mr. Mifflin (Bonavista—Trinity—Conception): Thank you, Mr. Flood. First I want to congratulate you on your ascendancy and promotion to the presidency of the Board of Trade of St. John's.

Les membres de la Chambre de commerce de St. John's se sont intéressés l'an dernier à la question de l'élimination des services de traversier entre St. John's et le Labrador. Des centaines de sociétés de St. John's et des milliers d'habitants du Labrador entretiennent des rapports d'affaires. Chaque été, une grande quantité de biens quittent le quai 17 du port de St. John's pour être transportés vers Goose Bay, au Labrador et vers plusieurs localités côtières. Ces produits très divers doivent maintenant être transportés par camion de St. John's à Lewisporte, puis être embarqués sur le traversier qui va au Labrador, ce qui élimine à toutes fins pratiques les occasions que peuvent avoir les sociétés de St. John's d'expédier des produits au Labrador à des tarifs concurrentiels.

Il y a aussi la question connexe de la route Trans-Labrador et de certains plans dont on entend parler qui consistent à remplacer les services maritimes vers tous les endroits du Labrador par une route. On entend beaucoup parler de la construction d'une route allant de Baie-Comeau à Goose Bay et de la construction par la suite de diverses bretelles qui relieraient Goose Bay à toutes les localités côtières, le tout à un coût estimatif de 2,5 milliards de dollars. La seule liaison maritime restante serait celle entre Ste-Barbe, à Terre-Neuve et Blanc-Sablon, à la frontière du Québec et du Labrador.

La dernière question que je voulais aborder aujourd'hui est celle du développement des ports du Canada, et plus particulièrement de celui près duquel nous nous trouvons, à savoir le Port de St. John's. Ce port à su relever avec succès depuis plusieurs années un certain nombre de défis: la baisse des activités d'exploration pétrolière au large des côtes, l'interdiction de navires de pêche étrangers, et puis le moratoire sur la morue.

Divers intérêts s'activent pour faire en sorte que le Port de St. John's soit choisi par la société de gestion et de développement Hibernia comme la base d'approvisionnement du projet Hibernia. Le potentiel du Port de St. John's est considérable. Ses chances de se développer sont plus considérables si sa gestion passe des mains du gouvernement fédéral à celles du secteur privé.

Je suis convaincu que si le gouvernement fédéral choisit cette voie, il préférera s'inspirer du modèle de gestion qu'on applique à l'heure actuelle au transfert des aéroports canadiens, à savoir la création de groupe d'intervenants disposés à assumer la gestion du port. Cette approche n'est pas sans mérite.

Je suis conscient de ne pas avoir abordé toutes les questions qui correspondent au mandat du Comité. Celles dont je vous ai parlé sont celles qui ont le plus de répercussions sur le milieu d'affaires et sur la capacité de la province de favoriser le développement durable.

Le président: Je vous remercie, monsieur Flood, d'avoir présenté votre mémoire au Comité.

J'aimerais commencer le premier tour de table avec le laborieux représentant de Bonavista—Trinity—Conception et député de longue date, Fred Mifflin.

M. Mifflin (Bonavista—Trinity—Conception): Merci, monsieur Flood. J'aimerais tout d'abord vous féliciter d'avoir été promu à la présidence de la Chambre de commerce de St. John's.

[Text]

I want to highlight and stress a point that you made and one that was made by your predecessor, which is the strategic position of the Port of St. John's with respect to the North Atlantic. It was recognized, certainly, in times of war and emergency. Although the Cold War is over, the point was made, both by yourself and Mr. Fox, that we should always be cognizant of the proximity of St. John's to the transatlantic shipping lanes.

I want to clarify, really, in my position as Parliamentary Secretary of Defence, the business of search and rescue, because it is a very touchy and sensitive subject. Let me cover two areas, one about 20 years ago and the other as recently as last year.

Around 18 years ago, if my memory serves me correctly, the Canadian Armed Forces did a very thorough study on search and rescue activities and incidents versus the stationing of forces, a point that you made on page 3. The result of that study was that a portion of the rescue squadron that was then based in Summerside—you might recall this—was actually sent to Gander. It's still there today, 103 Rescue Unit. Those of us who argue for more Canadian Armed Forces presence generally in Newfoundland say that is not enough, but I want to make the point that there is a search and rescue unit, comprised of, I think, three Labrador helicopters, in Gander. Also, temporarily there used to be Trackers, when we had them in the Canadian Forces base out of St. John's.

Last year we parliamentarians, the joint committee of the Senate and the House, did a detailed study of defence facilities. It might have been in this room that we heard a presentation from the search and rescue authorities. They made that point, but suggested that perhaps the situation was reasonable. If I had my way, of course I'd have half of the Canadian Armed Forces stationed in St. John's, but that's neither here nor there.

Anyway, that's a point of clarification, and I just want to leave that on the record.

Once again, thanks for an excellent presentation.

The Chairman: Mr. Flood, do you want to comment on that?

Mr. Flood: To an extent, there are bits and pieces of those services that are in Newfoundland; but we maintain that if you are trying to run any kind of a business in any part of the country, then normally you have your decision-making headquarters at the same location where you have the bulk of your business. If the bulk of your business is in Newfoundland or on the coast of Newfoundland, then it makes economic sense to run your business from that same location.

That's the bottom line. That's what we're saying.

Mr. Mifflin: On the point you made about the crossing from North Sydney to Port aux Basques, a lot of people contend that in the terms of Confederation we shouldn't have to pay for an extension of the Trans-Canada Highway. Would you just elaborate on that a little bit?

[Translation]

Je tiens tout d'abord à attirer l'attention sur un aspect que vous-même et votre prédécesseur avez déjà soulevé, à savoir que la position stratégique qu'occupe le port de St. John's dans l'Atlantique nord. On l'a certainement reconnu en temps de guerre et de situations d'urgence. Même si la Guerre froide est terminée, vous avez fait valoir, tout comme M. Fox, que nous devons toujours avoir l'esprit que Saint-Jean est proche des grandes routes maritimes transatlantiques.

Je tiens à apporter certains éclaircissements en ma qualité de secrétaire parlementaire à la Défense, sur les activités de recherche et de sauvetage, étant donné qu'il s'agit d'un sujet fort délicat. Permettez-moi d'aborder plus particulièrement deux aspects, l'un qui remonte à une vingtaine d'années et l'autre qui ne date que de l'an dernier.

Il y a environ 18 ans, si j'ai bonne mémoire, les Forces armées canadiennes ont effectué une étude approfondie des activités de recherche et de sauvetage et de leur corrélation avec les emplacements des forces d'intervention, ce dont vous avez parlé à la page 3. À la suite de cette étude, une partie de l'escadrille de sauvetage, qui était postée à Summerside—vous vous en souvenez peut-être—, a été transférée à Gander. Elle y est encore aujourd'hui: il s'agit de l'Unité de sauvetage 103. Ceux d'entre nous qui prétendent que les Forces canadiennes devraient accroître leur présence à Terre-Neuve disent que ce n'est pas suffisant, mais je permets de signaler qu'il existe une unité de recherche et de sauvetage qui comporte, à moins que je ne trompe, trois hélicoptères Labrador, à Gander. Il y avait aussi temporairement à un moment donné des Trackers rattachés à la base des Forces canadiennes de St. John's.

L'an dernier, dans le cadre des travaux du comité mixte du Sénat et de la Chambre, les parlementaires ont effectué une étude détaillée des installations de défense. C'est peut-être même dans cette pièce que nous avons entendu un exposé des responsables des activités de recherche et de sauvetage. Ils nous ont fait valoir le même point de vue, tout en laissant entendre que la situation était peut-être raisonnable. Évidemment, s'il n'en tenait qu'à moi, la moitié des Forces armées canadiennes serait postée à St. John's, mais cela n'a rien à voir avec la question.

De toute manière, je tenais à apporter ces éclaircissements.

Une fois de plus, je vous remercie de votre exposé, que j'ai trouvé excellent.

Le président: Monsieur Flood, avez-vous quelque chose à dire?

M. Flood: Une présence fragmentaire existe à Terre-Neuve, dans une certaine mesure. Cependant, d'après nous, pour faire fonctionner une entreprise, où que ce soit, on situe habituellement l'administration centrale, l'endroit où se prennent les décisions, au même endroit où l'essentiel de l'activité se déroule. Si c'est à Terre-Neuve ou sur la côte terre-neuvienne, alors il semble sage sur le plan économique d'administrer l'entreprise à partir du même endroit.

Voilà ce que nous avons à dire, somme toute.

M. Mifflin: Vous avez parlé de la traversée de North Sydney à Port aux Basques. Bien des gens estiment que, selon les termes de l'Union, nous ne devrions avoir à payer pour un prolongement de la route transcanadienne. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

[Texte]

Mr. Flood: We haven't made the point that we shouldn't have to pay, but we are saying that it is an extension of the Trans-Canada Highway. It should not become user pay. We maintain that the Government of Canada maintains the Trans-Canada Highway from coast to coast; it has to maintain any link such as the gulf ferry link in the same manner.

Mr. Guimond: I think you have a lot of complaints about not only the mainlanders but everything that comes from Ottawa when you mention the duality of political considerations regarding the economy. That's my first comment.

[Traduction]

M. Flood: Nous n'avons pas dit que nous ne devrions pas payer, mais plutôt qu'il s'agit d'un prolongement de la route transcanadienne. Le principe de l'utilisateur-payeur ne doit pas s'appliquer. D'après nous, le gouvernement du Canada assure l'existence de la route transcanadienne d'un océan à l'autre. De la même manière, il doit assurer toute liaison, comme celle qu'assure le traversier du golfe.

M. Guimond: Je pense que vous avez raison de vous plaindre non seulement des gens de la terre ferme mais de tout ce qui provient d'Ottawa pour cette dualité économique qui est fondée sur des considérations d'ordre politique. Voilà mon premier commentaire.

• 1010

When you mentioned Canada has an obligation to the people of Newfoundland to maintain these services—following up on the last question asked by Mr. Mifflin—what will be the situation if Transport Canada decides to go to a user-pay formula?

Mr. Flood: I think it would be a very unfortunate political decision to do that. I'm not aware that the federal government will ask the various provinces to pay for the upgrading or snow-clearing of the Trans-Canada Highway across Canada. Apart from the Trans-Canada, they should not make it user-pay in the gulf service either.

Mr. Guimond: Minister Young announced that he asked the new president of Marine Atlantic to go far in the commercialization or privatization of the company.

Mr. Flood: We agree with the mandate of making Marine Atlantic as efficient as it can be. While the minister has been making those statements, we've been making the case that if you're going to run your business in the most efficient manner, the first thing you do is run it from the place where you're doing your business. We don't hear the statement coming back that Marine Atlantic is going to move to Newfoundland over the next six or eight months. What we are saying is if you want to run it in the most economical manner, make the most obvious change first, and the most obvious change is to put your headquarters, your decision-making process, where your business is. Streamline it, make it efficient, then look at some of those other changes.

Mr. Guimond: Finally, about your request to move the headquarters of Marine Atlantic from New Brunswick to Newfoundland, is that a demand you made in the past? Is that a new topic, or have you been asking for this for 20 or 25 years?

Mr. Flood: It isn't a new topic. We have been pushing it for the past year or two. We really started to push it a lot harder when the minister and the government made known their decision that they wanted to run all of the transportation system in the most economical way possible. We remind him over and over that if that's what you're going to do, then make the economical decisions all the way through. Don't sit here in Newfoundland and make an economical decision on cutting the cost but make a political decision on keeping your headquarters somewhere else. If it's going to be an economical decision, then make it an economical decision all the way through.

Vous avez dit que le Canada était tenu de fournir ces services à la population de Terre-Neuve—j'enchaîne sur la dernière question posée par M. Mifflin. Qu'advient-il si les responsables de Transports Canada décident de passer à une formule d'utilisateur-payeur?

M. Flood: Je crois que ce serait une décision politique très regrettable. À ma connaissance, le gouvernement fédéral ne va pas demander aux diverses provinces de payer pour la réfection ou le déneigement de la route Trans-Canada d'un bout à l'autre du pays. Puisqu'il s'agit d'un tronçon de la transcanadienne, on ne doit pas appliquer la formule de l'utilisateur payeur au service du golfe.

M. Guimond: Le ministre Young a annoncé qu'il avait demandé au nouveau président de Marine Atlantic d'aller loin en matière de privatisation ou de commercialisation de la société.

M. Flood: Nous sommes d'accord avec le mandat qui consiste à rendre Marine Atlantic aussi efficace que possible. Pendant que le Ministre fait ce genre de déclaration, nous faisons valoir que la première chose à faire pour assurer le fonctionnement efficace d'une entreprise c'est de la diriger à partir de l'endroit où s'effectuent ses activités. Or, rien ne semble indiquer que Marine Atlantic va déménager à Terre-Neuve au cours des six ou huit prochains mois. D'après nous, si on cherche la formule la plus économique, il faut commencer par le changement qui saute aux yeux, à savoir déplacer le siège social, le lieu où se prennent les décisions, à l'endroit où l'entreprise exerce son activité. Commençons par simplifier l'entreprise, par la rendre plus efficace et ensuite nous pourrions nous pencher sur certains autres changements.

M. Guimond: En fin de compte, votre demande de déplacer le siège social de Marine Atlantic du Nouveau-Brunswick à Terre-Neuve est-elle nouvelle, ou bien l'avez-vous déjà formulée depuis 20 ou 25 ans?

M. Flood: Ce n'est pas un sujet nouveau. Nous faisons valoir cette idée depuis un an ou deux. Nous avons vraiment commencé à insister lorsque le Ministre et le gouvernement ont fait connaître leur décision d'exploiter le réseau de transport le plus économiquement possible. Nous nous acharons à lui rappeler que si l'on parle de rentabilité il faut le faire de façon cohérente. Il ne faut pas venir ici à Terre-Neuve nous dire qu'on va réduire les coûts tout en prenant la décision politique de maintenir le siège social ailleurs. S'il doit s'agir d'une décision fondée sur l'économie, alors qu'elle le soit du début à la fin.

[Text]

Mr. Gouk: Mr. Flood, in listening to your presentation, I think that if there were no names on it and no identification, it would be very obviously a presentation by a board of trade for the local area. I think you've certainly put your case forward very well.

There are just a couple of things to keep in perspective. First of all, I come from the other extreme. I come from British Columbia. When we talk about the maintenance of the Trans-Canada Highway, we snake our highway through some of the hardest terrain in this country, in the mountains, and with the exception of a small area that goes through a national park, it is maintained wholly by the Province of British Columbia. While our entire province isn't an island, we do have a very large island on which the capital of our province is located. The ferry service is paid for primarily by the province and of course the users. There's very little subsidy from the federal government in either of those cases.

Where you have made a case for these other services being located in Newfoundland, I think that's something we can look at in terms of considering the practicality of it. The types of operations, for example, that search and rescue do off the Newfoundland coast and beyond would have to, of course, be weighed against other duties that take them to other place—other than off the coast of Newfoundland and in and around Newfoundland. That is something that will have to be put in context.

• 1015

But you raise valid points, particularly with your concern that we don't take half a loaf...half the new solutions with half the old solutions. That is something we'll look at carefully. Your point is well taken and we will take it into consideration.

Mr. Guimond: I would like to make a comment on what Mr. Gouk said.

You mentioned the ferry between Vancouver Island and the mainland, that there is no federal subsidy.

Mr. Gouk: I said there is a small subsidy.

Mr. Guimond: But we cannot compare...here is a province of Canada...cutting things with the rest of Canada. You're still in B.C. This is why we cannot compare them. I'm not a Canadian, but I understand that.

The Chairman: That's a good point. I never knew \$18 million, that subsidy in B.C., was a "small" amount of money.

Mrs. Terrana.

Mrs. Terrana (Vancouver East): Thank you for the presentation.

I also come from British Columbia. In fact, the Port of Vancouver is in my riding.

We've heard everywhere that ports and airports are two different things. But you made an interesting point at the end, when you suggested we use the same formula for ports as we've used for airports. Can you elaborate a little on that? It's a concern some people have that apparently we cannot use the same formula.

[Translation]

M. Gouk: Monsieur Flood, en écoutant votre exposé, je me suis dit que même sans nom, sans aucune identification, il serait quand même très évident qu'il s'agit de l'exposé d'une chambre de commerce locale. Je crois que vous avez très bien fait valoir vos points de vue.

Il faut quand même tenir compte de certains aspects. Tout d'abord, je viens de l'autre extrémité du pays, soit la Colombie-Britannique. Pour ce qui est de l'entretien de la transcanadienne, il faut dire que nos routes serpentent certaines des régions les plus escarpées du pays, en montagne, et qu'à l'exception d'un petit tronçon qui traverse un parc national, elle est entretenue entièrement par la province de la Colombie-Britannique. Notre province n'est peut-être pas une île, mais elle comprend une île très vaste où se trouve d'ailleurs sa capitale. Le service de traversier est surtout payé par la province et, bien entendu, par les usagers. La subvention du gouvernement fédéral est bien faible, dans un cas comme dans l'autre.

Vous avez fait valoir des arguments selon lesquels certains services doivent être situés à Terre-Neuve et je crois bien que nous pouvons nous pencher là-dessus et en examiner les aspects pratiques. Évidemment, il y a lieu de penser non seulement aux opérations de recherche et de sauvetage faites à partir de la côte terre-neuvienne mais aussi à d'autres tâches qui doivent être effectuées ailleurs—c'est-à-dire ailleurs qu'au large ou à la périphérie de Terre-Neuve. Il va falloir définir leur rôle précis.

Par contre vos observations sont fort valables, surtout lorsque vous vous inquiétez qu'on veuille ménager la chèvre et le chou. Nous allons étudier attentivement cet aspect. Votre remarque est fort pertinente et nous allons en tenir compte.

M. Guimond: J'aimerais commenter l'observation de M. Gouk.

Vous avez dit que, pour le traversier entre l'île de Vancouver et la terre ferme, il n'y avait pas de subvention fédérale.

M. Gouk: J'ai dit que la subvention était minime.

M. Guimond: On ne peut pas comparer les deux situations. Dans un cas, il s'agirait d'interrompre la liaison entre une province et le reste du Canada. Il n'y a pas de comparaison possible. Il n'est pas nécessaire d'être Canadien pour le comprendre.

Le président: Excellente observation. Je ne m'étais pas rendu compte que cette subvention de 18 millions de dollars à la Colombie-Britannique représentait un montant «minime».

M^{me} Terrana.

Mme Terrana (Vancouver-Est): Merci de votre exposé.

Je viens moi aussi de la Colombie-Britannique. Le Port de Vancouver est même dans ma circonscription.

Nous avons entendu dire partout qu'il ne fallait pas mettre les ports et les aéroports dans le même sac. Pourtant, vers la fin de votre exposé, vous avez proposé qu'on applique aux ports la même formule que celle qu'on a utilisée dans le cas des aéroports. Pouvez-vous nous en dire davantage là-dessus? Certains semblent d'avis que l'on ne peut pas sembler-t-il, transposer la formule.

[Texte]

Mr. Flood: It doesn't necessarily have to be the same formula. What we are saying is that the federal government has embarked on a program of commercializing Canada's airports. It's based on a model of local community stakeholders setting up an authority, particularly in some of the major airports. We think the same type of model can be used with the ports.

Whether it's that one or something similar, the point we wanted to make on that one is that it should be privatized. We heard comments this morning on the fact that maybe the piloting should be privatized and the rest of it should be streamlined. We think yes, it should be streamlined. It should be privatized. That would streamline it.

Mrs. Terrana: Then let me ask you a second question, relating to that. Every port in Canada is asking to remain a crown corporation. What are your thoughts about that?

Mr. Flood: It's not an unusual request. Normally we don't find it strange that the authorities themselves might want, in some cases, to remain part of a crown corporation. Our board has been very consistent, as have most chambers and business groups across Canada over the past few years...and the federal government and provincial governments are recognizing that in any area where the government does not have to be, it should not be. It should get out and leave it to private industry. The Minister of Finance spoke to our board of trade luncheon within the past week and made that very statement very emphatically.

Mrs. Terrana: So you see the port being autonomous and not a crown corporation, being totally independent?

Mr. Flood: It can be that, whether totally privatized or commercialized. But we think the operation of it should be put into private hands, yes.

Mr. Hubbard (Miramichi): As for privatization, are you suggesting all ports be privatized, or just the Port of St. John's? We have many ports here in Newfoundland. It's certainly very important in this committee's study to consider what your recommendation would be on the other ports, as well as the Port of St. John's.

Mr. Flood: We haven't an opinion on the other ports in Newfoundland. We haven't really looked closely at the other ports. We have had a look at what is happening with the port in St. John's, what the port hopes to do over the next number of years, and what its opportunities are. So we've made a recommendation on the Port of St. John's. But I wouldn't be in a position this morning to give you an observation on the other ports.

The Chairman: Mr. McKinnon.

Mr. McKinnon (Brandon—Souris): My question was the same.

The Chairman: Terrific. Mr. Comuzzi.

• 1020

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, I'm not sure if we're going to get it through another witness—I'll hold back the question—but how many ports are we talking about in the province of Newfoundland? Do we have that information available?

[Traduction]

M. Flood: Ce ne doit pas nécessairement être la même formule. D'après nous, le gouvernement fédéral s'est lancé dans un programme de commercialisation des aéroports du Canada. Il s'inspire en cela d'un modèle d'intervenants locaux qui mettent sur pied une administration, notamment dans le cas de certains grands aéroports. Nous estimons que le même modèle peut servir pour les ports.

Que ce soit ce modèle ou un autre qui lui ressemble, l'idée que nous souhaitons faire valoir, c'est celle de la privatisation. Certains ont dit ce matin qu'il fallait peut-être privatiser le pilotage et simplifier le reste des activités. Nous sommes d'accord, il faut simplifier. De fait, il faut privatiser. C'est une bonne façon de simplifier.

Mme Terrana: Permettez-moi de vous poser une seconde question à cet égard. Toutes les administrations portuaires souhaitent demeurer des sociétés d'État. Qu'en pensez-vous?

M. Flood: Il n'y a là rien d'inhabituel. Normalement nous ne trouvons pas bizarre que les administrations elles-mêmes, dans certains cas, souhaitent continuer de faire partie d'une société d'État. Notre Chambre de commerce a fait preuve d'une très grande cohérence, tout comme la plupart des chambres et des groupes d'affaires du Canada, ces dernières années et... Les gouvernements fédéral et provinciaux se rendent compte de plus en plus que le gouvernement doit se retirer des secteurs où il n'est pas utile. Il doit céder la place à l'entreprise privée. Le ministre des Finances a pris la parole à l'occasion d'un déjeuner de notre Chambre de commerce la semaine dernière et c'est justement ce qu'il nous a dit, de façon très convaincante.

Mme Terrana: Selon vous donc, le port doit être autonome et ne doit pas être une société d'État; il doit être totalement indépendant.

M. Flood: En effet, il peut être entièrement privatisé ou commercialisé. Nous estimons que son exploitation doit relever du secteur privé, en effet.

M. Hubbard (Miramichi): Pour ce qui est de la privatisation, est-ce que vous proposez que l'ensemble des ports soient privatisés, ou tout simplement le port de St. John's? Il y a bien des ports, ici, à Terre-Neuve. Il est certainement très important que le Comité connaisse vos recommandations au sujet des autres ports, aussi bien que de celui de St. John's.

M. Flood: Nous n'avons pas d'opinion sur les autres ports de Terre-Neuve. Nous ne nous sommes pas vraiment penchés sur la question. Nous avons eu à nous pencher sur le Port de St. John's, sur les événements des dernières années et les occasions qui s'offrent à lui. Nos recommandations portent donc sur le Port de St. John's. Je ne serais pas en mesure ce matin de vous fournir d'observations sur les autres ports.

Le président: Monsieur McKinnon.

M. McKinnon (Brandon—Souris): Ma question allait dans le même sens.

Le président: C'est très bien. Monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Monsieur le président, un autre témoin va peut-être pouvoir me donner la réponse, et j'attendrai pour poser ma question, mais de combien de ports parlons-nous en ce qui concerne Terre-Neuve? Le savons-nous?

[Text]

The Chairman: We'll get that for you.

Thank you, Mr. Flood, for making your presentation to this committee. We appreciate it.

Now Mr. Walwin Blackmore, the Mayor of Grand Falls-Windsor, has a presentation to make to us.

Good morning, Your Worship, and thank you for coming before the committee.

Mr. Walwin Blackmore (Mayor of Grand Falls-Windsor): Thank you for the opportunity. I would like to be the first speaker other than the people on the east coast. We are from the heart of Newfoundland. Of course we like to emphasize the fact that there is life in Newfoundland beyond St. John's, and I would like to emphasize some of that for your benefit.

The Town of Grand Falls-Windsor welcomes this opportunity to present our views on the services of the Canadian Coast Guard. The emphasis will be particularly on the ice-breaking services around our province.

In the terms of reference of this review of marine issues in Canada are a number of objectives and principles, to which I would like to refer since they impact greatly on Grand Falls-Windsor, and indeed on the whole of central Newfoundland, and, to a greater extent, on all of the province.

Objective 2 is to "define essential federal roles and services", with an emphasis on the essential. In Newfoundland, a province that is ice-bound or ice-threatened close to six months of the year, access by water is not a luxury but a necessity. The only part of the province that is relatively accessible all year round is the south coast of the province, one of the province's least populated areas.

The major ports of St. John's, Lewisporte, Botwood, St. Anthony, Goose Bay, Corner Brook, and Port aux Basques are choked by ice for a number of months every year. For the importing of supplies and the exporting of products, it is essential that shipping routes be kept open. If shipping were not available, then for all intents and purposes we would be isolated from the rest of Canada and the world.

The federal and provincial governments provide services that cannot be regarded as additional because they are basic services and must be maintained.

Because of our circumstances, central Canada might not have the same appreciation for what we in northeastern Canada have to live with daily. I'll use an illustration of a more down-to-earth case. We've reduced this to a provincial issue just for an example.

Snow-clearing of the highways has always been referred to as something that everybody expects. Using a community in Newfoundland with a colourful name, Leading Tickle is a small community of 1,000 people living in Notre Dame Bay about 40 kilometres from the Trans-Canada Highway. Nobody would argue that the Trans-Canada Highway should not be maintained, but what about the people living in a smaller community just off the main transportation route? Should their service be reduced or eliminated, or should those people be expected to pay an extra fee because they happen to live off the main route? I think most people would probably say, of course not, they should get the same sort of service. I ask you as

[Translation]

Le président: Nous allons vous trouver ce renseignement.

Monsieur Flood, je vous remercie de votre exposé. Merci beaucoup.

Nous accueillons maintenant M. Walwin Blackmore, maire de Grand Falls-Windsor.

Bonjour, Votre Honneur et merci d'être venu témoigner devant notre comité.

M. Walwin Blackmore (maire de Grand Falls-Windsor): Merci de m'en avoir donné l'occasion. Je voudrais être le premier représentant de gens outre que les habitants de la côte est de la province à vous parler. Nous sommes au coeur de Terre-Neuve. Nous aimons toujours souligner que la vie à Terre-Neuve ne se limite pas à St. John's et je voudrais vous en parler un peu.

Les habitants de la ville de Grand Falls-Windsor sont heureux de pouvoir exprimer leurs opinions au sujet des services de la Garde côtière canadienne. Nous insisterons surtout sur les services de brise-glace sur les côtes de Terre-Neuve.

Le mandat confié à votre comité pour son étude des questions maritimes au Canada comprend divers objectifs et principes dont je voudrais parler puisqu'ils ont des conséquences importantes pour Grand Falls-Windsor et pour tout le centre de Terre-Neuve et encore plus pour toute la province.

Le deuxième objectif de l'étude consiste à définir les rôles et services essentiels du gouvernement fédéral, en insistant sur l'aspect essentiel. À Terre-Neuve, une province encerclée de glaces ou menacée par les glaces presque pendant six mois de l'année, l'accès maritime n'est pas un luxe, mais une nécessité. La seule partie de la province qui est relativement accessible toute l'année, est la côte sud, l'une des régions les moins peuplées de la province.

Les ports les plus importants, c'est-à-dire St. John's, Lewisporte, Botwood, St. Anthony, Goose Bay, Corner Brook et Port aux Basques sont pris dans la glace pendant plusieurs mois de l'année. Il est essentiel de garder les voies maritimes ouvertes pour les importations et les exportations. Sans services maritimes, nous serions à toutes fins pratiques isolés du reste du Canada et du reste du monde.

Les gouvernements fédéral et provincial assurent des services que l'on peut pas considérer comme complémentaires parce que ce sont des services de base qui doivent être maintenus.

À cause de notre situation particulière, les habitants du centre du Canada ne comprennent peut-être pas les problèmes auxquels les habitants du nord-est du Canada doivent faire face tous les jours. Je vais vous donner un exemple bien terre à terre. Mon exemple porte avant tout sur la situation dans la province.

Tous les Canadiens s'attendent à ce que les routes soient déneigées. Prenons l'exemple d'une petite localité de Terre-Neuve au nom coloré, Leading Tickle, une petite ville de 1 000 habitants dans la Baie Notre-Dame à environ 40 kilomètres de la route transcanadienne. Personne n'irait dire qu'on ne doit pas entretenir la route transcanadienne, mais que fait-on de ceux qui habitent une petite localité un peu en retrait des routes principales? Devrait-on réduire ou supprimer le service de déneigement ou doit-on leur demander de payer un montant supplémentaire simplement parce qu'ils n'habitent pas sur la route principale. La plupart des gens diraient sans doute: bien sûr que non, ils doivent avoir le même genre de services que les

[Texte]

committee members to adapt this real example to the larger context of Newfoundland and the rest of Canada.

[Traduction]

autres. Je voudrais que les membres du comité considèrent que Terre-Neuve est dans la même situation par rapport au reste du Canada.

• 1025

Newfoundland has a relatively small population of less than 600,000 people, which is really smaller than many cities in mainland Canada. The next reference should be to Canada as opposed to Newfoundland, because we don't have a railway. Canada's main transportation routes, whether they be highways, railways, or seaways, can easily be regarded as essential and in some cases, because of the volume of traffic, may almost be regarded as being self-sufficient.

In this particular analogy that I use, Leading Tackles in our province should not be refused service or expected to pay more for this service simply because of its relatively small size, and using the larger example, neither should Newfoundland be expected to pay more because of its relatively small size and location. It is our town's fear that in the name of cost reduction Newfoundlanders may get less service or be expected to pay a greater cost for a service.

Canadians are Canadians. Newfoundland is the youngest province and the second smallest province in population, but nonetheless we are Canadians. I was not born a Canadian. I was born in the separate country of Newfoundland, but I naturally consider myself now to be a Canadian. As any other Canadian, we expect to benefit from being a member of this great country.

In defining essential federal roles and services, ice-breaking in the Newfoundland context must be considered as an essential role. Our well-being and our Canadian identity depend on relatively easy access by water to the rest of Canada. Newfoundlanders deserve no less, and we do not deserve to pay more to be Canadians.

Under the section entitled "Principles of Concern to All Modes" in your terms of reference, the first principle listed is to "provide efficient services and facilities the country and users can afford". In the Newfoundland context this is a significant principle, particularly the part where it says "users can afford".

I will refer to our main economic generator in central Newfoundland, which is the Abitibi-Price newsprint mill in Grand Falls-Windsor. Abitibi-Price has been the major source of employment in central Newfoundland since 1909. In 1994 the mill employed just over 1,700 full- and part-time workers from all over central Newfoundland. These workers contributed a direct benefit to the region of \$70 million in gross earnings and benefits and an additional tens of millions of dollars in indirect benefits.

Like many areas of Newfoundland's economy, Abitibi-Price has been hit hard by the effects of the economic downturn. In 1994 Abitibi-Price, at both Grand Falls-Windsor and Stephenville, shipped over 200,000 tonnes of newsprint to

Terre-Neuve est une province relativement peu peuplée, qui compte moins de 600 000 habitants, soit moins que bon nombre de villes dans la partie continentale du Canada. Il faut ensuite comparer les services qui existent au Canada par opposition à ceux qui existent à Terre-Neuve, parce que nous n'avons pas de chemin de fer. Les principaux réseaux de transport du Canada, que ce soit les routes, les chemins de fer ou les voies navigables, peuvent être considérés comme essentiels et, dans certains cas, à cause du volume, ils peuvent être considérés comme presque auto-financés.

Dans l'exemple que j'ai mentionné, on ne doit pas refuser le service à Leading Tackles dans notre province ou lui demander de payer plus pour ces services simplement parce que c'est une ville relativement petite et, dans le cas de Terre-Neuve, on ne doit pas non plus lui demander de payer plus à cause de sa taille relativement petite et de son isolement. Les habitants de notre ville craignent que, sous prétexte d'une compression des dépenses, on réduira peut-être les services fournis aux Terre-neuviens ou on leur demandera de payer plus cher pour ces services.

Les Canadiens sont tous des Canadiens. Terre-Neuve est la province la plus jeune et la deuxième moins peuplée, mais nous sommes malgré tout des Canadiens. Je ne suis pas Canadien de naissance. Je suis né dans le pays de Terre-Neuve, mais je me considère bien sûr maintenant comme un Canadien. Nous croyons pouvoir tirer les mêmes avantages que n'importe quel autre Canadien de notre grand pays.

Selon la définition des rôles et des services essentiels du gouvernement fédéral, le service de brise-glace à Terre-Neuve doit être considéré comme étant un rôle essentiel. Notre bien-être et notre identité canadienne nécessitent un accès maritime relativement facile au reste du Canada. Les Terre-neuviens n'en méritent pas moins et nous ne méritons pas non plus de payer plus pour être Canadiens.

Sous la rubrique «Principes communs à tous les modes» dans votre mandat, le premier principe consiste à «offrir des services et des installations efficaces, mais que le pays et les usagers peuvent se payer». Il s'agit d'un principe important pour Terre-Neuve, surtout la partie disant «que les usagers peuvent se payer».

Je voudrais parler du principal moteur de notre économie dans le centre de Terre-Neuve, soit l'usine de papier journal d'Abitibi-Price à Grand Falls-Windsor. Abitibi-Price est la principale source d'emplois du centre de Terre-Neuve depuis 1909. En 1994, l'usine employait un peu plus de 1 700 travailleurs à plein temps et à temps partiel venant d'un peu partout dans le centre de Terre-Neuve. Ces travailleurs ont contribué à la région 70 millions de dollars en gains et en avantages bruts, de même que des dizaines de millions de dollars en avantages indirects.

Comme bon nombre d'industries de Terre-Neuve, Abitibi-Price a bien souffert du déclin de l'économie. En 1994, les usines de Grand Falls-Windsor et de Stephenville d'Abitibi-Price ont expédié plus de 200 000 tonnes de papier journal aux

[Text]

markets around the world, resulting in \$264 million in sales. However, for the third year Abitibi-Price at the Grand Falls-Windsor mill showed a net loss on its income statement. These economic realities have resulted in a one-third reduction in Abitibi's employment level since 1989.

This situation could have been much worse. In July of last year Abitibi-Price announced that it would be closing one of its two paper machines. However, through the cooperation of Abitibi-Price's workers, a restructured agreement was reached that allowed this second machine to stay in operation and to thus save several hundred jobs.

This situation only serves to emphasize the importance of efficiency and competitiveness of the Abitibi-Price mill. By instituting user fees for the essential ice-breaker service, the competitiveness of Abitibi-Price is threatened, and therefore the economic well-being of our entire region is also threatened.

Can we as a country afford to risk reducing our competitiveness by increasing the costs? Can our companies risk their competitiveness by absorbing those additional costs?

• 1030

In the comments in your terms of reference on the Canadian Coast Guard, the final statement listed there is worthy of note: "It is impossible to let decisions affecting human lives and our environment be guided strictly by the bottom line in the balance sheet". That is an extremely significant way to end your terms of reference, and of course it is a very convenient place for me to end my comments to you. I would like to make a few comments on that statement.

Decisions affecting human lives, whether through the general effect on the cost of goods and services or through the effect these decisions have on the economy through the encouragement or discouragement of business, must be made with people in mind and not strictly finances. As a town, we see both possibilities.

If the cost of goods shipped to Newfoundland is increased because of the shippers having to pay for ice-breaker service, the cost will show up in the price of that individual article. Would it be appropriate for those of us living in this province to have to pay additional costs so the rest of Canada can have a reduction through lower government expenditure?

If the cost of goods shipped from Newfoundland is increased because of shippers having to pay for ice-breaker service, that cost too will show up in the price of the individual article. Again, would it be appropriate for those of us in this province to have our products cost more than those of a competitor and thus lose business so the rest of Canada can have a reduction through reduced government expenditure?

The Town of Grand Falls-Windsor applauds the measures taken by the federal government to attack the deficit. The town particularly supports the federal government initiatives to eliminate unnecessary and costly subsidies. One of these is the subsidy for the former Grand Falls rail line, which is now a trucking line, a reduction that will also directly affect Abitibi-Price. Both the town and Abitibi-Price support this move.

[Translation]

marchés du monde entier et obtenu un chiffre d'affaires de 264 millions de dollars. Par ailleurs, pour la troisième année de suite, l'état financier de l'usine de Grand Falls-Windsor accuse une perte nette. À cause de ces facteurs économiques, le niveau d'emploi d'Abitibi-Price a baissé du tiers depuis 1989.

La situation aurait pu être encore bien plus grave. En juillet dernier, Abitibi-Price a annoncé qu'elle fermerait l'une de ses deux machines à papier. Cependant, grâce à la collaboration des travailleurs, Abitibi-Price a pu conclure une entente de restructuration qui a permis de conserver cette deuxième machine et de sauver des centaines d'emplois.

Cela montre bien l'importance de l'efficacité et de la compétitivité de l'usine d'Abitibi-Price. En faisant payer aux usagers des droits pour les services essentiels de brise-glace, on menacerait la compétitivité d'Abitibi-Price et, par le fait même, le bien-être économique de toute la région.

Le Canada peut-il se permettre de réduire notre compétitivité en augmentant nos coûts? Nos entreprises ont-elles les moyens de compromettre leur compétitivité en absorbant ces coûts supplémentaires?

Il convient de noter ici le dernier commentaire au sujet de la Garde-côtière canadienne contenu dans votre mandat: «On ne peut accepter que des décisions qui concernent des vies humaines et notre environnement soient prises uniquement en fonction d'impératifs budgétaires». C'est un très bon mot de la fin pour votre mandat et c'est aussi un très bon endroit pour que je termine mes propres observations. Je voudrais dire quelques mots au sujet de cet énoncé de principe.

Les décisions qui concernent des vies humaines, que ce soit parce qu'elles influent sur le coût des produits et services ou parce qu'elles ont des conséquences économiques en constituant un incitatif ou un désincitatif commercial, doivent être prises en fonction des êtres humains et non pas seulement de considérations financières. Nous envisageons les deux côtés du problème dans notre ville.

Si le coût des produits expédiés à Terre-Neuve augmente parce que les expéditeurs doivent payer pour les services de brise-glaces, le prix de ces produits augmentera. Ceux d'entre nous qui habitent Terre-Neuve devraient-ils être obligés de payer des coûts supplémentaires pour que le Canada puisse profiter d'une réduction des dépenses gouvernementales?

Si le coût des produits expédiés à partir de Terre-Neuve augmente parce que les expéditeurs doivent payer pour les services de brise-glace, ce coût sera reflété lui aussi dans le prix de ces produits. Les habitants de Terre-Neuve devraient-ils accepter que nos produits coûtent plus chers que ceux de nos concurrents et que nous perdions des occasions commerciales pour que le reste du Canada puisse connaître une réduction des dépenses gouvernementales?

La ville de Grand Falls-Windsor félicite le gouvernement fédéral des mesures qu'il a prises pour s'attaquer au déficit. Nous appuyons tout particulièrement les initiatives du gouvernement fédéral en vue de supprimer les subventions inutiles et coûteuses. Je songe notamment à la subvention versée à l'ancienne ligne ferroviaire de Grand Falls, qui est maintenant une ligne de camionnage, même si la suppression de cette subvention touchera directement Abitibi Price. Cette initiative a l'appui de la ville et d'Abitibi Price.

[Texte]

The federal budget illustrates that Canadians are committed to reducing the deficit. The Town of Grand Falls-Windsor is also supportive of those efforts. As you know, at least in the province of Newfoundland, municipalities operate on a balanced budget. It's probably high time provincial and federal governments took the lead from municipalities and did the same sort of thing.

However, we feel there is a huge difference between a subsidy and an essential service. While we support the removal of rail freight subsidies, we cannot accept user fees for the essential service of ice-breaking. The Town of Grand Falls-Windsor, although we never see an ice-breaker unless we go to Botwood, is willing and prepared to work with the federal government to help address inefficiencies in government and improve how the government and the coast guard do business. The old adage about being penny wise and pound foolish comes to mind.

In conclusion, please give the greatest of consideration to the effects your decisions will have on the lives of us Canadians living in this province. We are small in number but big on Canada.

The Chairman: Thank you very much, Your Worship, for your submission and your specific references to this committee's terms of references. Clearly your brief puts a human face on the issues. We appreciate the work you've done in putting this together.

Mrs. Terrana.

Mrs. Terrana: Good morning, Mayor, and thank you for being such a Canadian. It's good to see this, especially from someone who comes from the other side, where it's a totally different reality.

I don't have any questions.

Mr. Hubbard: I would like to get some information on how your port itself works. Could you give us a brief description of the port: tonnage, usage, and how much support is needed from the federal government in order to operate? Would that be available to you at this time?

Mr. Blackmore: Yes, I have the information here. But it will also be presented in more detail by Abitibi-Price, the paper company, later on today.

I could mention briefly that newsprint from the mill in Grand Falls-Windsor is exported through the Port of Botwood, which is in the vicinity of thirty minutes away by highway. Of course the Town of Botwood, too, will be presenting a brief later, in which they will be able to give you specifics as to the tonnage and as to the inconvenience and as to the costs of ice-breaking services there.

• 1035

Abitibi-Price does have some of its own ice-breaking services. It has freighters that have an ice-breaking capability, but still there are times during the spring when the ice-breaking service is essential. Our concern is that if there's user-pay for the ice-breaking service, then that could very well put Abitibi-Price at a disadvantage when it comes to other competitors.

[Traduction]

Le budget fédéral montre que les Canadiens tiennent à réduire le déficit. La ville de Grand Falls-Windsor appuie les mesures prises par le gouvernement en ce sens. Comme vous le savez, les municipalités de Terre-Neuve en tout cas, ont un budget équilibré. Il est sans doute grand temps que les gouvernements provinciaux et fédéral suivent l'exemple des municipalités et fassent de même.

Nous croyons cependant qu'il y a une grande différence entre une subvention et un service essentiel. Même si nous sommes d'accord avec la suppression des subventions au transport ferroviaire des marchandises, nous ne sommes pas d'accord pour qu'on impose des droits à l'utilisateur pour le service essentiel de brise-glaces. Même si les habitants de la ville de Grand Falls-Windsor ne voient jamais de brise-glaces à moins d'aller à Botwood, nous sommes tout à fait disposés à collaborer avec le gouvernement fédéral pour aider à supprimer les inefficacités et pour améliorer les opérations gouvernementales et de la garde côtière. Il n'est pas toujours sage de faire des économies de bout de chandelle.

Pour terminer, je vous exhorte à tenir compte des conséquences que vos décisions auront pour la vie des Canadiens de cette province. Nous ne sommes pas nombreux, mais nous aimons beaucoup le Canada.

Le président: Votre Honneur, je vous remercie beaucoup de votre exposé et des allusions que vous avez faites au mandat de notre comité. Vous avez certainement réussi à donner un visage humain aux questions qui nous intéressent. Nous vous remercions d'avoir fait tout ce travail.

Madame Terrana.

Mme Terrana: Bonjour, monsieur le maire, merci d'être un aussi bon Canadien. Cela fait chaud au cœur de voir quelque chose comme cela, surtout quand on vient de l'autre côté du pays, où les réalités sont totalement différentes.

Je n'ai pas vraiment de questions à poser.

M. Hubbard: Je voudrais que vous nous expliquiez comment votre port fonctionne. Pouvez-vous nous faire une brève description du port, nous dire quelle est sa capacité, à quoi il sert, et de combien d'appui fédéral il a besoin pour fonctionner? Avez-vous ces renseignements avec vous?

M. Blackmore: Oui, j'ai tout cela ici, mais Abitibi Price, la compagnie de papier, qui témoignera plus tard aujourd'hui, pourra vous donner plus de détails là-dessus.

Je peux vous dire en quelques mots que le papier journal produit à l'usine de Grand Falls-Windsor est exporté par le port de Botwood, à une trentaine de minutes de distance par la route. Soit dit en passant, la Ville de Botwood présentera aussi un mémoire plus tard et pourra vous donner les détails quant à la capacité du port, aux problèmes et au coût des services de brise-glaces.

Abitibi-Price possède quelques brise-glaces elle-même. Certains de ses navires peuvent briser la glace, mais à certains moments au printemps, les services de brise-glaces sont malgré tout essentiels. Nous craignons que, si l'on impose le paiement par l'utilisateur pour les services de brise-glaces, cela ne défavorise Abitibi-Price par rapport à ses concurrents.

[Text]

We want to emphasize the fact that ice-breaking services, to all intents and purposes, can be equated to a highway snow-clearing service. The service is not necessarily something you would pay more for if you have to live in, as I mentioned, a small town such as Leading Tickles or a small province such as Newfoundland.

Mr. Guimond: On the user fees for ice-breakers, you mentioned the competitiveness of Abitibi-Price. Does the Grand Falls mill continue to use the port of Botwood?

Mr. Blackmore: Yes.

Mr. Guimond: Never Stephenville?

Mr. Blackmore: It's too far. To ship the newsprint from Grand Falls-Windsor to Stephenville for export, you're talking about six or seven times the distance from Botwood. So it's much cheaper, highway-wise, to ship to Botwood and then by ship from Botwood to the world, as opposed to going through Stephenville.

Mr. Guimond: There's no ice-breaking service in Stephenville? The point 3—

Mr. Blackmore: Not as much as in Botwood, because we're right up on the northern coast and as soon as the ice drifts down from the Arctic it comes into the Botwood area. That's why there's such a need for ice-breaking service there.

Mr. Guimond: I don't know if it's a question or a comment, but you were referring to the criterion of the size of the population. When you mentioned Leading Tickles, with fewer than 1,000 people, probably you know that there are a lot of Leading Tickles in Canada.

Mr. Blackmore: Yes.

Mr. Guimond: Where will the level be? Will it be 5,000, or 2,000 and up? If the government decides to go to user-pay, then many Leading Tickles will say, "We are too small. We don't have to pay. Just the people of Vancouver, Toronto, and Hamilton must pay."

Mr. Blackmore: If I could make one comment on that, I use it as an analogy to compare a small town to a transportation route in the same way as I would compare a small province, population-wise, to the main transportation routes. We are here in a small area, so should we, because we are in a small area, have to pay extra? Or should we not receive pretty close to equal services because of the fact that we are Canadians?

Mr. Guimond: Yes, but the people of St-François on the Île d'Orléans in my riding—there are 660—will say that they don't have to pay user-pay, too. Do you agree?

Mr. Blackmore: They too should receive the same general level of services as people in Montreal, in my estimation.

Mr. Gouk: We have a country of differences. I live, as Mr. Guimond had mentioned, in a relatively small town in the interior of British Columbia. Many people are forsaking the advantages of the bigger towns, even in British Columbia, like

[Translation]

Je souligne que les services de brise-glaces peuvent être considérés à toutes fins pratiques sur le même pied que les services de déneigement des routes. Comme je l'ai dit, ce n'est pas une chose pour laquelle vous devez nécessairement payer plus si vous habitez une petite ville comme Leading Tickles ou une petite province comme Terre-Neuve.

M. Guimond: Relativement à l'imposition de droits aux clients pour les services de brise-glaces, vous avez mentionné la situation concurrentielle d'Abitibi-Price. L'usine de Grand Falls continue-t-elle de se servir du Port de Botwood?

M. Blackmore: Oui.

M. Guimond: Elle n'utilise jamais celui de Stephenville?

M. Blackmore: C'est trop loin. La distance pour expédier le papier-journal de Grand Falls-Windsor à Stephenville pour l'exportation représente six ou sept fois environ la distance entre Grand Falls-Windsor et Botwood. Cela coûte donc beaucoup moins cher d'envoyer le papier par camion jusqu'à Botwood et ensuite par navire de Botwood au reste du monde au lieu de passer par Stephenville.

M. Guimond: Il n'y a pas de service de brise-glace à Stephenville? Le point 3...

M. Blackmore: Il n'y en a pas autant qu'à Botwood parce que nous sommes tout au nord de la côte et dès que la glace descend de l'Arctique, elle arrive dans la région de Botwood. C'est pour cela que nous avons tellement besoin de services de brise-glaces.

M. Guimond: Je ne sais pas s'il s'agit d'une question ou d'un commentaire, mais vous avez parlé tantôt de la taille de la population. Vous avez mentionné Leading Tickles, qui compte moins de 1 000 habitants, mais vous savez sans doute qu'il y a beaucoup de villes comme Leading Tickles au Canada.

M. Blackmore: Oui.

M. Guimond: Quelle serait la ligne de démarcation? Est-ce que ce serait au moins 5 000 habitants, ou bien au moins 2 000? Si le gouvernement décide d'imposer le paiement par l'utilisateur, il y a bien des petites villes comme Leading Tickles qui pourraient dire: «Nous sommes trop petites. Nous n'avons pas besoin de payer. Seuls les habitants de Vancouver, de Toronto et de Hamilton doivent payer.»

M. Blackmore: Si je peux dire une chose à ce sujet, je signale que j'ai utilisé cette ville comme exemple pour comparer l'accès aux routes de transports d'une petite ville et l'accès d'une province peu peuplée aux grands réseaux de transports. Devons-nous payer plus cher simplement parce que nous habitons une région peu peuplée? Ne devrions-nous pas au contraire recevoir à peu près les mêmes services qu'ailleurs simplement parce que nous sommes Canadiens?

M. Guimond: Oui, mais les habitants de St-François sur l'Île d'Orléans dans ma circonscription, et ils sont 660, diront qu'ils ne devraient pas être obligés de payer des droits eux non plus. Êtes-vous d'accord?

M. Blackmore: Ils devraient eux aussi recevoir les mêmes services que les habitants de Montréal, à mon avis.

M. Gouk: Le Canada est un pays de différences. Comme l'a dit M. Guimond, j'habite une ville assez petite au centre de la Colombie-Britannique. Bien des gens renoncent aux avantages des grandes villes comme Vancouver, même en

[Texte]

Vancouver, to live in smaller towns, for all their lesser services, because of other advantages. Those are things we accept. If we try to make our little town into a miniature version of Vancouver, then I think we'll lose some of the things that people moved out of Vancouver to get.

[Traduction]

Colombie-Britannique, même si les services sont moindres, à cause d'autres avantages qu'ils y trouvent. Ce sont des choses que nous devons accepter. Si nous essayons de transformer nos petites villes en une version miniature de Vancouver, je pense que nous perdrons certaines des choses que nous voulions trouver en quittant Vancouver.

• 1040

Just to put things in context, as I see what we're doing on this committee, right now we have user-pay operations. There are profits from this, and the profits go to the ports and the towns and the profits go to the federal government. We have user-pay that doesn't pay the full shot. Those are subsidized by the towns, by the ports, and by the federal government. Then we have areas where there is no payment; it's just a service provided. What we're trying to find is a reasonable balance, because the towns can't afford to pay over and above their revenues for these things. The ports can't afford it. Neither can the federal government.

So this is what we're trying to find, not arbitrary ways to say we're going to keep all the profits, because we sure like those things, and anything that can't turn a profit we're just going to throw out. We are trying to find a balance. But it does mean there may be charges for some things there weren't charges for previously. On the other hand, there may be the opportunity to retain some profits or to have some additional revenues that weren't there before.

That is what we're trying to do: find a balance. The submissions people like yourself make are helping us to find our way to that solution.

Mr. Blackmore: Maybe the key comment in that connection would be on page 4, where it refers to the terms of reference concerning the coast guard. It says:

It is impossible to let decisions affecting human lives and our environment be guided strictly by the bottom line in the balance sheet.

I think that's very important.

The Chairman: Your Worship, Mayor Blackmore, thank you very much for your submission to the committee.

Colleagues, we now invite to the table a representative from the Atlantic Region Pilots Committee. Joining us is Captain Nelson Pittman, who is the Newfoundland representative for the Atlantic Region Pilots Committee.

Good morning, Mr. Pittman. Welcome to the committee. We look forward to your submission.

Captain Nelson Pittman (Newfoundland Representative, Atlantic Region Pilots Committee): Good morning, Mr. Chairman, ladies and gentlemen. On behalf of the pilots in this province, I thank you for the opportunity to express our views on pertinent issues in the discussion paper on marine pilotage in Canada by Mr. Neil MacNeil. The making of this paper was a job well done.

Pour remettre un petit peu le tout en perspective, je rappellerai ce dont il est question au comité. En ce moment, il y a un certain nombre de secteurs où l'on demande la participation de l'utilisateur. On dégage des bénéfices, les bénéfices sont versés à la caisse des ports et des municipalités, ainsi qu'au Trésor fédéral. Mais les sommes payées par l'utilisateur ne permettent pas d'assumer la totalité des frais. Il faut donc des subventions des municipalités, des ports et de l'État fédéral. Enfin, il y a certaines opérations où l'on ne demande aucune contribution à l'utilisateur: c'est un service public fourni gratuitement. Nous sommes donc là pour chercher un équilibre raisonnable, les municipalités ne pouvant pas payer plus que ce que leurs finances permettent. C'est la même chose pour les ports et pour le gouvernement fédéral.

Nous essayons donc de trouver cet équilibre, sans conclure de façon arbitraire que nous allons simplement conserver les secteurs rentables et que nous allons systématiquement nous débarrasser de tout ce qui ne rapporte pas. Nous cherchons à atteindre un juste milieu. Mais cela signifie en même temps qu'il va peut-être falloir imposer des frais d'utilisation là où nous n'avons rien exigé jusqu'ici. Par contre, nous pourrions décider de garder une part des bénéfices là où il y en a, et de trouver de nouvelles sources de revenus.

Des décisions équilibrées: voilà ce que nous voulons. Je dois dire que des témoignages comme le vôtre nous aident beaucoup à progresser vers la solution.

M. Blackmore: Peut-être que la remarque clé à ce sujet se trouve à la page quatre, à propos de la garde côtière:

On ne peut pas permettre que des considérations purement comptables dictent aux responsables des décisions qui auront des conséquences graves, aussi bien du point de vue des vies humaines que de l'environnement.

Je pense que c'est très important.

Le président: Monsieur le maire, merci beaucoup de votre témoignage.

Chers collègues, nous allons maintenant entendre un porte-parole du Comité des pilotes de l'Atlantique, le capitaine Nelson Pittman, représentant pour Terre-Neuve de ce même comité.

Bonjour, monsieur Pittman. Soyez le bienvenu. Nous attendons votre témoignage avec intérêt.

Le capitaine Nelson Pittman (représentant pour Terre-Neuve du Comité des pilotes de l'Atlantique): Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs. Au nom des pilotes de la province, je vous remercie de nous permettre de vous donner notre avis sur l'excellent document de travail de M. Neil MacNeil concernant le pilotage au Canada.

[Text]

All indications are that certain groups would like to see the Pilotage Act opened up to allow non-compulsory and competitive pilotage. This is not acceptable. This act was incorporated after many years of studies and reports, costing our governments substantial amounts. It has proven to be an effective guideline for the authorities to operate under and provide a safe and effective pilotage system for the areas concerned.

Any minor changes needed could be done through amendments. To open this act up would be not only a waste of taxpayers' money but a kind of disrespect for a regulated environment that is an important step towards safe and efficient pilotage.

We have some of the cleanest waters, cleanest coastline... and one of the largest natural fisheries and the possibility of a new, large fish-farming industry. We must ensure we do all within our power to provide a clean environment, which will help the return of our depleted fish stocks... and protection for present and future fish farming.

Our province is situated on the earth such that it is affected by climatic, day-to-day, hour-to-hour, and minute-to-minute weather changes, as well as changing ice conditions during the related season. Our developed and developing ports are strung out along a very rugged but beautiful coastline. Most have hazards that a chart or book cannot reveal. A safe and expedient voyage to and from many ports along our coasts can only be made through the maintenance of a well-regulated and unified pilotage service, which was the message left by the King of Spain and by Canada's Minister of the Environment, the Hon. Sheila Copps, at the 12th Congress of the International Maritime Pilots Association held in Vancouver on September 19 to 23, 1994.

• 1045

I don't know whether the King of Spain is too reliable now.

Some hon. members: Oh, oh!

Capt Pittman: It's in there; I can't take it out.

The monopolistic position of pilots is not a concern under the Atlantic Pilotage Authority. Whenever the pilotage authority needs a pilot for any area in Newfoundland or any other province under its authority, it is advertised in the local newspaper, and anyone with the qualifying requirements can apply, therefore eliminating any monopoly.

Pilot numbers, productivity, and remuneration. Presently, the number of pilots in Newfoundland is 7 compared to 16 in 1972 when the Atlantic Pilotage Authority was formed. This reduction is mainly due to retirement positions not being filled because vessel traffic in the area did not dictate rehiring. If numbers are lowered further than at present, safe and efficient service will be jeopardized.

[Translation]

Apparemment, certains aimeraient que l'on réexamine la Loi sur le pilotage, à la fois pour libéraliser le régime du pilotage et rendre ce secteur concurrentiel. Cela ne nous paraît pas acceptable. La loi a été adoptée après de longues années d'études et de rapports successifs, qui ont coûté très cher à l'État. Cette loi s'est révélée par ailleurs être d'une utilité indéniable pour tous ceux qui ont la responsabilité d'offrir aux usagers un service de pilotage sûr et efficace.

Quelques modifications mineures pourraient cependant y être apportées par voie d'amendements. Mais vouloir réexaminer toute la loi serait non seulement un gaspillage des deniers du contribuable, mais en même temps une insulte à ce secteur de la réglementation si important pour la sécurité et l'efficacité du pilotage.

Nous avons les eaux les plus propres, les côtes les plus propres... une aire de pêche naturelle parmi les plus étendues au monde, avec en même temps la possibilité de développer une nouvelle industrie piscicole importante. Nous devons donc faire tout ce qui est en notre pouvoir pour garantir la propreté de l'environnement, ce qui permettra notamment de reconstituer les réserves de poisson épuisées... tout en assurant, dès aujourd'hui mais également à l'avenir, la protection de la pisciculture.

L'emplacement de notre province sur le globe est telle que les conditions météorologiques évoluent de jour en jour, d'heure en heure, de minute en minute, et cela vaut également pour les conditions de banquises pendant l'hiver. Les ports qui existent déjà ou qui se créent s'égrainent le long d'une côte très accidentée mais également très belle. La majorité de ces ports présentent des points dangereux qui ne peuvent figurer ni sur une carte ni dans un manuel. Voilà pourquoi le déplacement d'un port à l'autre, le long de la côte, ne peut se faire dans bien des cas de façon sûre que si l'on dispose d'un service de pilotage central, bien réglementé, et c'est d'ailleurs ce qu'ont déclaré le roi d'Espagne et la ministre canadienne de l'Environnement, l'honorable Sheila Copps, au 12^e congrès de l'International Maritime Pilots Association, qui s'est déroulé à Vancouver du 19 au 23 septembre 1994.

Maintenant, je ne sais pas s'il faut faire une confiance absolue au roi d'Espagne.

Des voix: Oh! oh!

Capt Pittman: C'est là en toutes lettres, je n'y peux rien.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique n'a pas à se prononcer sur la question du monopole des pilotes. Lorsqu'elle a besoin d'un pilote, à Terre-Neuve ou ailleurs, pour une zone qui relève de son autorité, elle fait paraître une annonce dans la presse locale, et toute personne remplissant les conditions voulues peut présenter une demande; il n'y a donc pas de monopole.

Passons maintenant à la question du nombre des pilotes, de leur productivité et de leur rémunération. À l'heure actuelle, il y a à Terre-Neuve sept pilotes, alors qu'il y en avait 16 en 1972, année de la création de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Il a eu diminution des effectifs essentiellement parce que les départs en retraite n'ont pas été compensés, le trafic côtier ne le justifiant pas. Mais si cette tendance se poursuit, nous ne disposerons plus dans notre région d'un service de pilotage efficace et sûr.

[Texte]

[Traduction]

Productivity to shipowners, agents, and government representatives is usually a measure of the length and number of assignments over a certain period. Included in the measure of productivity must be the numerous hours of standby leading up to and between assignments. Most of the ports in Newfoundland have small berths compared to the size of vessels berthing, with no tug service available, therefore requiring important shore organization and planning before boarding.

Les armateurs, les agents et les fonctionnaires mesurent généralement la productivité à partir de la durée et du nombre des affectations par période considérée. Dans cette mesure de la productivité, il faut tenir compte des heures où le pilote est en disponibilité, avant une affectation ou entre deux affectations. Dans la plupart des ports de Terre-Neuve, étant donné la taille des bateaux, l'espace est insuffisant pour le mouillage, et comme il n'y a pas de service de remorquage, il faut toute une organisation et une planification à terre, avant qu'on puisse monter à bord.

Included in productivity should be the unremunerated assistance given by pilots to many shipowners, agents, and government representatives regarding better arrangements, construction and protection of docks, pollution control, etc.

Il faudrait donc inclure dans le calcul de la productivité toute cette assistance non rémunérée des pilotes aux armateurs et à leurs agents, ainsi qu'aux fonctionnaires de l'État, qu'il s'agisse d'une meilleure façon d'organiser les choses, ou de la construction et de la protection de bassins, de contrôle de pollution, etc.

There have been many feasibility studies carried out regarding certain ports in Newfoundland by different departments of government with nearly zero input requested from pilots. When a pilot's workload permits, he could be qualified to assist in carrying out these studies at a great saving to government. Pilots are the first persons to board vessels inbound from ocean voyages and are therefore able to first detect any deficiencies that would prevent the vessel from safely entering port, which could be directly passed along to the required government regulatory body.

Nous déplorons que de nombreuses études de faisabilité concernant certains ports de Terre-Neuve aient été faites par divers ministères sans que les pilotes n'aient été consultés. Si sa charge de travail le lui permet, le pilote a toutes les compétences voulues pour prêter main-forte à l'administration de l'État lorsqu'elle a besoin de faire ces études. Les pilotes sont les premiers à monter à bord lorsqu'un bateau va accoster, et donc également les premiers à détecter toute insuffisance au cas où il faudrait interdire l'entrée du port au navire; ce genre d'information pourrait être directement transmis au service de l'administration responsable de la réglementation.

If the benefit of all the extra services mentioned was valued and put against government appropriations, the figure for this province would be lowered considerably.

Si donc tous ces services supplémentaires auxquels j'ai fait allusion étaient évalués et comparés aux crédits de l'État, le montant des subventions accordées à la province pourrait être réduit considérablement.

Most pilots in Newfoundland are under-remunerated considering their qualifications, which are at least equal to or greater than masters on Canadian flag vessels, who are remunerated on the average much higher. Not every master wants to become a pilot, and not every master can be considered to become an efficient pilot. To be efficient, the pilot must take pride in his or her work and be properly remunerated and respected for a job well done.

Étant donné que la plupart des pilotes de Terre-Neuve ont des compétences au moins égales sinon supérieures à celles des capitaines des navires battant pavillon canadien, lesquels sont beaucoup mieux payés, on peut dire que les premiers sont sous-rémunérés. On ne peut pas par ailleurs dire a priori que tout capitaine, à condition qu'il en ait le désir, ce qui n'est pas le cas de tous, puisse faire un bon pilote. Pour cela, il faut quelqu'un qui tire quelque fierté de son travail, qui soit respecté pour la qualité de celui-ci, et qui soit rémunéré à sa juste valeur.

Safety. As previously mentioned, the number of pilots in this province cannot be reduced without great detriment to the safety of lives, the environment, and industry. We must be prepared for upward fluctuations in traffic levels. If not prepared, then vessels wanting a pilot could be forced to proceed dangerously without one.

La sécurité. Comme je l'ai dit, on ne peut pas continuer à réduire le nombre de pilotes dans cette province sans mettre en péril des vies, l'environnement et l'activité économique. Nous devons nous attendre à une augmentation du nombre des navires. Autrement, les navires ayant besoin d'un pilote pourraient être obligés de s'en passer à leurs risques et périls.

• 1050

Our present system has proven safety. Let's try only to improve on it, which can be done within the authority without interfering with the Pilotage Act.

Notre système actuel s'est avéré sûr. Essayons simplement de l'améliorer, ce que l'Administration peut faire sans enfreindre la Loi sur le pilotage.

We are all in agreement on striving towards self-sufficiency. However, it should not be the prime objective. Safety for persons, the environment, and industry should be first and foremost. Changes to the tariffs and tariff approval process

Nous convenons tous qu'il faut s'efforcer d'atteindre l'autosuffisance. Cependant, cela ne doit pas être l'objectif premier. La sécurité des personnes, de l'environnement et de l'industrie devrait être primordiale. La modification des tarifs et

[Text]

within our authority could greatly reduce government appropriations. Putting a value on other services that are provided and could be provided to government, and then offsetting them against government appropriations, could further reduce the figure for this province.

On the tariff approval process, tariffs should be increased at least according to annual inflation. Tariffs should be set to allow pilotage costs to be at a respectable level compared to costs of other services applied to vessels entering and leaving ports. Many ports in Newfoundland have line-handling services costing more than the pilotage services for the same vessels. Vessels that use tugs in some ports in Canada enter ports in Newfoundland without the use of tugs, thereby incurring a much lower entry and exit cost. These savings to industry are due to the knowledge and expertise of the pilots. Some of these savings should be recovered through the tariff process.

Compensations of authorities, boards, and boards of directors. In order to deal effectively with the required segments of industry and government, we have to have an efficient board of directors. They should be efficient to the level whereby their work is not duplicated by other levels of government, such as the National Transportation Agency.

Managerial efficiency and administration costs. The managerial and administration costs of the Atlantic Pilotage Authority are a small percentage of the total operational costs. There are areas where great savings could be recovered, of which all levels of authority are aware.

Compulsory pilotage areas. To revoke any compulsory pilotage area in Newfoundland is unacceptable and would be a disrespect for safety. Instead of revoking areas, we should maintain current areas to meet the current and upward change in traffic flows. Also, we should be ready to make compulsory any developing ports where safety is jeopardized.

Imagine revoking the compulsory pilotage area of Placentia Bay, where we have some of the largest tankers in the world transiting. This area still has a precious school of inshore cod and many other important species of fish. One little error could cause these tankers to do unlimited damage to waters and coastlines in this bay.

When ships were sailed and built of wood, the only concern was for the safety of the industry and, to a lesser extent, of the crew. The chances of damage to the environment were very few. Today's cargo ships carry bunkers equivalent to small coastal tankers' cargoes. These ships are crewed with crews from all parts of the world who are working in environments to which they are not accustomed. When you put the above mixture together, we have a need for regulated compulsory pilotage areas.

[Translation]

du processus par lequel ils sont approuvés au sein de notre Administration pourrait réduire considérablement les crédits gouvernementaux. En mettant une valeur sur d'autres services qui sont fournis et qui pourraient être fournis au gouvernement, et en les comparant ensuite aux crédits gouvernementaux, on pourrait réduire davantage les subventions accordées à cette province.

En ce qui concerne les tarifs, il faudrait les augmenter, ne serait-ce qu'en fonction du taux d'inflation annuelle. Les tarifs doivent être fixés de telle manière que les coûts de pilotage se situent à un niveau respectable par rapport aux coûts des autres services offerts aux navires qui entrent dans les ports et qui en sortent. À Terre-Neuve, bien des ports ont des services de remorquage qui coûtent plus cher que les services de pilotage. Les navires qui utilisent des remorqueurs dans certains ports du pays entrent dans les ports de Terre-Neuve sans y recourir, ce qui diminue considérablement les frais d'entrée et de sortie. L'industrie réalise ces économies grâce au savoir-faire et à l'expertise des pilotes. Certaines de ces économies devraient être récupérées par le biais du processus tarifaire.

La rémunération des membres des administrations, des commissions et des conseils d'administration. Afin de traiter efficacement avec les différents secteurs de l'industrie et le gouvernement, nous devons avoir un conseil d'administration efficace. Son efficacité doit être telle que son travail n'est pas dédoublé par d'autres organismes gouvernementaux, comme l'Office national des transports.

L'efficacité de l'équipe dirigeante et les coûts d'administration. Les coûts de gestion et d'administration de l'Administration de pilotage de l'Atlantique représentent un faible pourcentage du coût d'exploitation total. Il existe des domaines où l'on pourrait réaliser d'importantes économies, et tous les paliers décisionnels le savent.

La zone de pilotage obligatoire. La suppression de toute zone de pilotage obligatoire à Terre-Neuve est inacceptable et serait préjudiciable à la sécurité. Au lieu de supprimer des zones, nous devrions maintenir les zones actuelles pour faire face à l'augmentation du trafic. De plus, nous devons être prêts à rendre le pilotage obligatoire dans les ports en développement où la sécurité est menacée.

Imaginez la suppression de la zone de pilotage obligatoire dans la baie de Plaisance, où transitent certains des plus gros bateaux-citernes du monde. Cette zone a encore un précieux banc de morues côtières et bien d'autres espèces halieutiques importantes. Il suffit d'une petite erreur pour que ces navires-citernes endommagent infiniment les eaux et les côtes de cette baie.

À l'époque des voiliers construits en bois, on se préoccupait uniquement de la sécurité de l'industrie et, dans une moindre mesure, de l'équipage. Le risque d'endommager l'environnement était minime. Les cargos d'aujourd'hui transportent des cargaisons en vrac équivalentes à celles de petits pétroliers-caboteurs. Ces navires ont des équipages qui viennent de toutes les régions du monde et qui travaillent dans des milieux auxquels ils ne sont pas habitués. En raison de tous ces facteurs, il nous faut des zones de pilotage obligatoire réglementées.

[Texte]

Pilotage certificates. The present system has proven effective from a safety point of view and should not be changed. The \$150 charge for this certificate should be increased to pay for all expenses incurred by the examination process.

Technological advances. Any advances in this field should not replace pilots but aid them towards providing a safer and efficient service. Efficient pilotage is not only knowing where you are, but also important is knowing what is ahead or around the next island, point, or bend.

In summation, again, using the Hon. Sheila Copps' words at the 12th Congress of the International Maritime Pilots Association in Vancouver last September. . . In her speech, she said we need to ensure environmental preservation of Canadian and international waters if we are to protect our economic prospects. The two go hand in hand. We cannot achieve that goal without the work of the professional pilots in this association.

She added:

Your skills, your experience and your commitment are vital in safeguarding the most precious resource with which the globe has been blessed.

She also said:

The most modern equipment will not replace the human element but will add to the tools available to the pilot.

The pilotage system we have under the Atlantic Pilotage Authority has fulfilled her words. We are looking forward to the same system fulfilling them in years to come.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Pittman, for your submission to this committee. I know you spent some time and gave a lot of thought to putting this submission together. We appreciate the work you have done.

Mrs. Payne.

Mrs. Payne: Thank you, Captain Pittman, for making your submission. It's very timely for me, because yesterday I was down watching the *Estai* being towed in. I have to tell you I was very surprised to see one captain on the tug that was going out to pilot that boat in. I talked to the captain at the time and I understand he had already put a captain on board the boat.

This was a rather large operation that took place in St. John's yesterday, in my terms, and probably could have been a very difficult one. I'm not too familiar with what it takes to pilot a large vessel in through the narrows of St. John's. It's certainly not an easily navigable entrance there. I know great skill is required to do it.

However, I wanted to make the point that I was very surprised to see the tugboat. There was one tugboat only, with one captain on board, when I talked to them.

So I'm very glad. . . and your presentation is very timely here today. I thank you for it.

[Traduction]

Les certificats de pilotage. Le système actuel s'est avéré efficace du point de vue de la sécurité et ne devrait pas être modifié. Il faut augmenter les frais de 150\$ imposés pour l'obtention de ces certificats afin de couvrir toutes les dépenses relatives au processus d'examen.

Les progrès technologiques. Tout progrès dans ce domaine doit viser, non pas à remplacer les pilotes, mais à les aider à offrir un service plus sûr et efficace. Pour piloter efficacement, il ne faut pas seulement savoir où l'on se trouve; il est également important de connaître ce qui se trouve au-delà ou autour de la prochaine île, du prochain point ou du prochain tournant.

• 1055

Pour terminer, je vais citer une fois de plus l'honorable Sheila Copps, qui s'est adressée au 12^e congrès de l'International Maritime Pilots Association à Vancouver en septembre dernier. . . Dans son discours, Elle a déclaré: Nous devons assurer la protection environnementale des eaux canadiennes et internationales si nous voulons protéger nos perspectives économiques. Les deux vont de pair. Nous ne pouvons pas atteindre cet objectif sans la collaboration des pilotes professionnels de cette association.

Elle a ajouté:

Votre compétence, votre expérience et votre engagement sont essentiels à la sauvegarde de la ressource la plus précieuse que le monde possède.

Elle a poursuivi:

L'équipement le plus récent ne peut cependant pas remplacer les êtres humains, mais s'ajoutera aux outils dont le pilote dispose.

Le système de pilotage que nous avons dans le cadre de l'Administration de pilotage de l'Atlantique répond à cette préoccupation. Nous espérons qu'il en sera toujours ainsi dans les années à venir.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Pittman, de votre exposé. Je sais que vous avez consacré du temps et beaucoup de réflexion à la préparation de ce mémoire. Nous vous en sommes reconnaissants.

Madame Payne.

Mme Payne: Merci, capitaine Pittman, de votre intervention. À mon avis, elle vient à point nommé, car hier, au port de St. John's, j'ai assisté au remorquage de l'*Estai*. Je dois vous dire que j'ai été très surprise de voir un capitaine sur le remorqueur qui allait ramener ce navire. À ce moment-là, je lui ai parlé et il m'a dit qu'il avait déjà envoyé un capitaine à bord du navire.

Je pense que c'est une opération assez importante qui a eu lieu hier à St. John's, et elle aurait pu être très difficile. Je ne sais pas très bien ce qu'il faut pour piloter un gros navire à travers le passage de St. John's. À cet endroit, l'entrée n'est certainement pas facile. Cela nécessite un grand savoir-faire.

Cependant, je voulais dire à quel point j'ai été surprise de voir le remorqueur. Il y en avait un seul avec un capitaine à bord quand je lui ai parlé.

Je suis donc très heureuse. . . et votre exposé vient à point nommé. Je vous en remercie.

[Text]

I don't have any further questions. As I said, I'm not really aware of all the things that are involved. This is not my committee. I'm here by the grace of the chairman and other members of the committee today, only because you happen to be in part of my riding.

Thank you very much for coming. I'll certainly be reading through this presentation and looking for other points I hope to be able to ask you about.

Capt Pittman: I would like to respond to that. That was only one of the smaller operations that sometimes are carried out.

The Chairman: Mr. Pittman, there is a list I went through when we were in other parts of the country, when it came to giving us an idea of how much it costs to do this particular bit of pilotage. We've had numbers from different parts of the country. For example, where does your pilot get on outside the port of St. John's?

Capt Pittman: Two miles east of the entrance.

The Chairman: I suppose the pilot or the authority is paid by the trip from two miles out to the wharf here in the harbour? Is there a fee for that?

Capt Pittman: Yes, there is a pilot's fee.

The Chairman: Is it paid by the hour, or is it just one flat fee?

Capt Pittman: It's based on a tariff charge.

The Chairman: What is the tariff charge?

Capt Pittman: It depends on the size of the ship. There's a basic charge, plus there's a charge depending on the size of the vessel.

The Chairman: The basic charge is how much?

Capt Pittman: The basic charge at St. John's harbour is something around \$300, one way.

The Chairman: Plus?

Capt Pittman: The pilot boat charge and all the other pilot expenses associated.

• 1100

So for the *Estai*, inward, I'm going to get approximately \$500.

The Chairman: So it costs \$500 to bring that ship from two miles out in to the wharf. What percentage does the authority take?

Capt Pittman: Out of that you have the pilot's wages, the cost of the pilot boat, and the crew.

The Chairman: Yes, but that's paid for by the authority, right?

Capt Pittman: Yes, but that will all be taken out of whatever the charge is to the ship.

The Chairman: How many pilots does your organization represent?

Capt Pittman: There are seven right now, in Newfoundland. There are three pilots in the area. The St. John's pilotage district takes in St. John's Harbour, Holyrood, Clarenville, Come-By-Chance, and Placentia Bay.

[Translation]

Je n'ai pas d'autres questions. Comme je l'ai dit, je ne connais pas vraiment tous les facteurs qui entrent en jeu. Je ne suis pas membre de ce comité. J'assiste aux délibérations grâce à la bienveillance du président et des autres membres du comité, tout simplement parce que vous venez de ma circonscription.

Merci beaucoup d'être venu. Je vais certainement lire votre témoignage et y rechercher d'autres points sur lesquels j'espère pouvoir vous poser des questions.

Capt Pittman: En réponse, je dirai qu'il s'agissait uniquement de l'une des petites opérations qui ont lieu de temps en temps.

Le président: Monsieur Pittman, il y a une liste que j'ai parcourue quand nous étions dans d'autres régions du pays, quand il fallait nous donner une idée du coût de ce type de pilotage. Nous avons des chiffres provenant de diverses régions du pays. Par exemple, où va votre pilote à l'extérieur du port de St. John's?

Capt Pittman: À deux milles à l'est de l'entrée.

Le président: Je suppose que le pilote ou l'Administration sont payés au voyage à partir de deux milles jusqu'au quai ici dans le port? Y a-t-il des frais pour cela?

Capt Pittman: Oui, il y a des frais de pilotage.

Le président: Les frais sont-ils horaires, ou s'agit-il simplement d'un montant forfaitaire?

Capt Pittman: Il existe un barème de frais.

Le président: Quel est-il?

Capt Pittman: Cela dépend de la taille du navire. Il y a un montant de base et des frais dépendant de la taille du navire.

Le président: Quel est le montant de base?

Capt Pittman: Au port de St. John's, le montant de base est d'environ 300\$ pour l'aller simple.

Le président: Qu'est-ce qui s'ajoute à ce montant?

Capt Pittman: Les frais relatifs au navire et tous les autres frais de pilotage.

Donc, pour faire entrer l'*Estai* au port, j'obtiendrai environ 500\$.

Le président: Ainsi donc, il en coûte 500\$ pour ramener ce navire de deux milles environ à quai. Quel est le pourcentage de l'Administration?

Capt Pittman: Sur cette somme, il faut prélever le salaire du pilote, le coût de son bateau et de son équipage.

Le président: Mais c'est l'Administration qui paie, n'est-ce pas?

Capt Pittman: Oui, mais tout cela est soustrait des frais imputés au navire.

Le président: Combien de pilotes représente votre organisation?

Capt Pittman: À l'heure actuelle, il y en a sept à Terre-Neuve. Trois dans la région, le district de pilotage de St. John's recouvrant le port de St. John's, Holyrood, Clarenville, Come-By-Chance et la baie de Plaisance.

[Texte]

The Chairman: What is the average wage of your pilots per year? Is it \$80,000, \$100,000, \$200,000?

Capt Pittman: Basically, it could go from \$47,000 to \$200,000, for different areas. In different areas in Newfoundland the pilots get paid differently.

The Chairman: You have seven pilots, so what would the average wage be for those seven pilots every year?

Capt Pittman: As I said, not all pilots' wages are based on the same wage.

The Chairman: I understand that, but is there an average?

Capt Pittman: The average wage might be \$65,000 or \$75,000. Let's say that it's \$70,000. I have never figured out the average wage. I don't know the exact gross salaries of all pilots.

The Chairman: So you really couldn't give us an average.

Capt Pittman: I couldn't give you an exact average. I'm only talking off the top of my head.

Mr. Guimond: Are you on a salary or are you an independent contractor?

Capt Pittman: We're on a salary; we're government employees and are employed by the Atlantic Pilotage Authority.

Mr. Guimond: When we compare the St. Lawrence pilots, they are independent subcontractors. It is not the same pattern.

Capt Pittman: No, we're crown corporation employees.

Mr. Guimond: I thank you for your presentation. This is the fourth presentation we've had from pilots since the beginning of these committee meetings. We received the same comments, perhaps using different words but it is the same approach. I support totally what you mention, and I support the pilots.

You mentioned that "Tariffs should be set to allow pilotage costs to be at a respectable level". How can we define a respectable level? What is a respectable level?

Capt Pittman: It is a level that will take into consideration the work that is being done. I mentioned tugboats. There are some ports in Newfoundland where we are doing the same job without the help of a tugboat, whereas in another port they use one. The tariff should take into consideration the savings that the pilotage service is providing to industry by not using tugboats and the many other services that pilots are providing in isolated ports, which are probably provided in a different way in other ports.

Mr. Gouk: The marine pilots have been one of the more interesting aspects of this study for me. When I started this, admittedly I knew very little about pilotage, and I'm miles away from being any kind of expert now.

We started primarily in the St. Lawrence and the seaway area and there seemed to be a lot of controversy about the use of pilots. We of course heard submissions from the pilots attesting to the job they did and the safety aspects, but we heard a lot from users who questioned whether or not pilots should continue in the precise role they were in at that time.

[Traduction]

Le président: Quel est le salaire annuel moyen des pilotes? 80 000\$, 100 000\$, 200 000\$?

Capt Pittman: Cela peut aller de 47 000\$ à 200 000\$ pour différentes zones. Les pilotes sont payés différemment dans les différentes régions de Terre-Neuve.

Le président: Quel serait le salaire annuel moyen si l'on tient compte des salaires des sept pilotes?

Capt Pittman: Comme je l'ai dit, on ne se base pas pour le salaire de chacun sur une seule sorte de salaire.

Le président: Je comprends cela, mais quelle serait la moyenne?

Capt Pittman: Elle pourrait aller de 65 000\$ à 75 000\$. On pourrait dire 70 000\$ par année, mais je n'ai jamais calculé les choses de cette façon. Je ne connais pas le salaire brut de tous les pilotes.

Le président: Donc, vous ne pourriez pas vraiment nous donner une moyenne.

Capt Pittman: Je ne pourrais pas vous donner une moyenne exacte, je vous donne simplement des chiffres approximatifs.

M. Guimond: Êtes-vous salarié ou entrepreneur indépendant?

Capt Pittman: Nous sommes des salariés, des employés du gouvernement. Notre employeur est l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

M. Guimond: Les pilotes du Saint-Laurent sont des entrepreneurs indépendants, la situation n'est donc pas la même que la vôtre.

Capt Pittman: Non, car nous sommes des employés d'une société d'État.

M. Guimond: Je vous remercie de votre exposé. C'est le quatrième exposé de la part de pilotes depuis le début des audiences du comité. Nous avons reçu les mêmes commentaires, mais formulés différemment, des autres pilotes. Je suis tout à fait d'accord avec ce que vous dites et j'appuie les pilotes.

Vous dites que le tarif devrait être établi de telle façon que les frais de pilotage soient à un niveau respectable. Comment peut-on définir ce qu'est un niveau respectable?

Capt Pittman: C'est un niveau qui tient compte du travail accompli. J'ai parlé des remorqueurs. Il y a certains ports de Terre-Neuve où l'on fait le même travail sans l'aide de remorqueurs alors que dans d'autres ports, on les utilise. Le tarif devrait tenir compte des économies que le service de pilotage fait faire à l'industrie quand elle n'a pas recours à ces remorqueurs et de tous les autres services fournis par les pilotes dans les ports isolés, services qui sont assurés sans doute de façon différente dans d'autres ports.

M. Gouk: Cette question du pilotage est un des aspects les plus intéressants de cette étude, à mon avis. Lorsque j'ai commencé celle-ci, je connaissais très peu de choses en ce qui concerne le pilotage et je ne suis certainement pas encore un expert maintenant.

Nous avons commencé notre étude par le Saint-Laurent et la Voie maritime. Il semble y avoir beaucoup de controverse au sujet du recours à des pilotes. Nous avons entendu des exposés de la part de pilotes qui nous parlaient de l'importance de leur travail en ce qui concerne la sécurité; cependant, beaucoup d'utilisateurs se sont demandés si les pilotes devraient continuer à avoir le même rôle à l'avenir.

[Text]

From there we went to the west coast, where the users were almost unanimous in saying that the pilots need to be maintained. Now we're hearing something similar to that thus far here in Newfoundland. So I think that's something we're going to have to look at. Perhaps some changes are needed somewhere and in other places they aren't. We can't treat the entire concept of pilotage identically across the country because the needs are going to vary.

• 1105

There is one area I wanted to ask you about. You talked about the monopolistic position of pilotage, and you suggested that whenever the authority here needs a pilot they advertise for it in the local paper. Who would have the qualifications to come and work for your organization as a pilot other than people already in there? Do they not have to train through your specific authority in order to be qualified to begin with?

Capt Pittman: First of all, to become a pilot within the Atlantic Pilotage Authority, in Newfoundland we have the compulsory pilots area of St. John's, Newfoundland, which takes in, as I explained, the four ports of St. John's, Holyrood, Come-By-Chance, and Clarenville. We also have a compulsory pilot at the ports of Botwood, Stephenville, and Corner Brook, which come under the district of Humber Arm.

Usually if there is a pilot needed in that area, it will be advertised. The qualifications required in order to apply for that position are laid down in the Pilotage Act and in the regulations made under the pilotage authority. So if it is in the paper and someone thinks he has the proper qualifications—which are in the Pilotage Act, and he can get a copy of that anywhere—he can apply for it.

You asked me what his qualifications are. Most areas require that you have a master's certificate and experience and training in that area.

Mr. Gouk: So this would be some form of local operator—

Capt Pittman: With either a merchant shipping line or as a master on some other shipping line.

Mr. Gouk: Then they would be actually trained by your authority, would they?

Capt Pittman: They would be taken on, and their level of training would depend on how far the person has advanced. They have to write an examination. First of all, before he could even write, he must meet the requirements laid down under the Pilotage Act. If an applicant meets the requirements, he can go and sit in front of the board of examiners, which is drawn up under the Atlantic Pilotage Authority. If he passes a written and oral examination, he is put on an eligibility list if they don't need a pilot at that time. If they need a pilot in, say, a month or two months from now, they will take the pilot who got the highest mark and they will train him. He will make so many trips until the pilots in that area are satisfied he can safely do the job and the pilot himself is satisfied that he can safely take on the duties of a pilot.

[Translation]

Par la suite, nous sommes allés sur la côte ouest où les utilisateurs ont dit de façon presque unanime qu'il faudrait maintenir le système de pilotage. Jusqu'à présent, c'est le même son de cloche que l'on entend à Terre-Neuve. Il faudra donc que nous étudions cette question. Peut-être des changements sont-ils nécessaires dans certains endroits et pas dans d'autres. Nous ne pouvons envisager la question du pilotage de la même façon pour tout le pays étant donné que les besoins sont différents dans les diverses régions.

Je voulais vous poser des questions sur un sujet bien précis. Vous parlez du monopole exercé dans le domaine du pilotage. Vous dites que quand l'Administration à Terre-Neuve a besoin d'un pilote, elle fait la publicité dans les journaux locaux. Qui aurait les compétences voulues pour venir travailler pour votre organisation en tant que pilote si ce n'est la personne qui fait déjà partie de votre organisation? Ne doit-on pas, pour être considéré comme un candidat valable, recevoir une formation au sein de l'Administration de pilotage de l'Atlantique?

Capt Pittman: La région de pilotage obligatoire de St. John's regroupe, comme je l'ai déjà expliqué, les quatre ports de St. John's, Holyrood, Come-By-Chance et Clarenville. Le pilotage est également obligatoire aux ports de Botwood, Stephenville et Corner Brook, qui relèvent du district de Humber Arm.

D'habitude, quand on a besoin d'un pilote dans cette région, on l'annonce officiellement. Les qualités requises pour présenter une demande figurent dans la Loi sur le pilotage et dans les règlements de l'Administration de pilotage. Par conséquent, une fois le poste annoncé dans les journaux, si quelqu'un estime avoir les qualités requises précisées dans la Loi sur le pilotage—et l'on peut se procurer un exemplaire de cette loi partout—il peut présenter une demande.

Vous me posez des questions au sujet des qualités requises. Dans la plupart des régions, il faut avoir un brevet de capitaine et avoir acquis de l'expérience et reçu une formation dans ce domaine.

M. Gouk: Donc, il s'agirait d'un exploitant local. . .

Capt Pittman: Il peut s'agir d'une compagnie de marine marchande ou autre.

M. Gouk: Donc, la formation serait donnée par votre Administration, n'est-ce pas?

Capt Pittman: Oui, et le niveau de formation dépend des compétences du futur pilote. Celui-ci doit passer un examen, mais même avant cela, il doit satisfaire aux exigences prévues dans la Loi sur le pilotage. Le cas échéant, il peut se présenter devant le conseil d'examen qui relève de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Après avoir réussi un examen oral et un examen écrit, cette personne voit ensuite son nom inscrit sur la liste d'admissibilité au cas où l'on n'aurait pas besoin d'un pilote immédiatement. Si l'on a besoin d'un pilote dans un mois ou deux, on choisit le pilote qui a eu les meilleures notes. Celui-ci se verra offrir une formation, il fera le nombre de voyages nécessaires pour que les autorités soient satisfaites de sa performance en matière de sécurité et que le pilote le soit également.

[Texte]

Mr. Gouk: Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Comuzzi: Thank you, Captain Pittman, for your remarks this morning. One of the benefits of being a member of Parliament, no matter what side of the House you sit on, is that you don't necessarily have to agree with what your colleagues say, and I certainly don't agree with what my colleague from the Bloc has just stated. Sometimes you don't necessarily agree with statements made by some of the members on your own side of the House. I think Mr. Keyes and I will address that issue at another time.

The Chairman: Are you assuming I agree, too?

Mr. Comuzzi: No, I assume you don't.

You're aware, Captain Pittman, that there are some rapidly expanding technological advancements being made with regard to the positioning of airplanes and ships and that the global positioning system that has been developed and is operative has been accepted by the Canadian Air Line Pilots Association. Are you aware of that?

• 1110

Capt Pittman: Yes, I am aware.

Mr. Comuzzi: It has also been accepted as foolproof by the air traffic controllers of Canada. During one of these hearings, when the question was posed whether we put such assurance and reliance on that new system for all our airlines in Canada and all our airplanes flying—and I bet right now over North America there'd be anywhere from 5,000 to 6,000 aircraft flying... that the same system is applicable to the ships. Would you agree with that?

Capt Pittman: No, I cannot.

Mr. Comuzzi: I didn't think you would.

Capt Pittman: If you look at St. John's harbour, St. John's harbour is about the only port on the eastern seaboard such that you can look straight in through and see inside the harbour. You've even half a turn there, if you're going to go up the Narrows.

Most positioning systems, as I explain in the paper, can only tell you where you are. They do not tell you what's around there or behind the next island. At an airport, when you come in, you lock on. Usually you have a straight course right in. The air traffic controller can see all the airplanes in the area, or use radar. But even radar or other electronic aids can't tell what's behind the island. Neither can a GPS.

Mr. Comuzzi: So what you're saying is that your—

Capt Pittman: Entering a harbour is different from entering an airport.

Mr. Comuzzi: —association isn't looking into the possibility that these could be enhancing to your position.

Capt Pittman: Oh, definitely they're enhancing. They're all aids to navigation. They're only tools to make the trade safer and more efficient.

Mr. Comuzzi: So is your association doing anything with advancing your skills with the use of global positioning?

[Traduction]

M. Gouk: Merci. Merci, monsieur le président.

M. Comuzzi: Merci, capitaine Pittman, de vos remarques ce matin. Un des avantages d'être député, quel que soit le parti auquel on appartient, est que l'on n'a pas nécessairement besoin d'être d'accord avec ses collègues. Je ne suis certainement pas d'accord avec ce que mon collègue du Bloc vient de dire. Parfois, on n'est pas non plus d'accord avec les déclarations de certains membres de son propre parti. Je pense que M. Keyes et moi-même reviendrons sur cette question plus tard.

Le président: Pensez-vous que je sois d'accord moi aussi?

M. Comuzzi: Non.

Comme vous le savez, capitaine Pittman, des progrès technologiques très rapides sont faits dans le domaine du positionnement des avions et des bateaux. Le système de positionnement global a été accepté par l'Association canadienne des pilotes de ligne. Êtes-vous au courant de cela?

Capt Pittman: Oui.

M. Comuzzi: Les contrôleurs de la circulation aérienne sont d'accord pour dire que ce système est sans faille. Au cours d'une de nos audiences, on a parlé de la grande protection qu'offrait ce nouveau système pour les avions et, au moment où je vous parle, il y a sans doute 5 000 ou 6 000 avions qui se déplacent dans le ciel nord-américain. On a dit que le même système pouvait s'appliquer aux navires. Êtes-vous d'accord avec cela?

Capt Pittman: Non, je ne pourrais l'être.

M. Comuzzi: C'est bien ce que je pensais.

Capt Pittman: Si vous prenez l'exemple du port de St. John's, vous verrez qu'il s'agit du seul port de l'Atlantique où il est possible d'avoir une vue ininterrompue de tout le port. Mais il y a un tournant ici si l'on passe par le défilé connu sous le nom de Narrows.

La plupart des systèmes de positionnement, comme je l'ai dit dans mon document, servent à savoir où l'on se trouve, mais pas ce qui se trouve derrière la prochaine île. Dans le cas d'un avion, les opérations d'atterrissage se font en ligne droite. Le contrôleur peut voir les avions qui vont atterrir ou il peut utiliser les radars. Cependant, dans le cas d'un navire, les radars et les autres aides électroniques à la navigation ne peuvent nous permettre de voir ce qui se trouve derrière une île. Le système de positionnement global ne peut pas nous aider non plus.

M. Comuzzi: Ce que vous voulez dire c'est donc que votre...

Capt Pittman: Les opérations d'approche d'un port ou d'un aéroport sont différentes.

M. Comuzzi: ...association ne pense pas que ce système puisse améliorer vos opérations.

Capt Pittman: Si, cela permet d'améliorer nos opérations, puisqu'il s'agit d'aides à la navigation, mais il s'agit seulement d'outils qui permettent d'accroître la sécurité et l'efficacité de la navigation.

M. Comuzzi: Votre association étudie-t-elle la possibilité d'améliorer votre système grâce à l'utilisation du système de positionnement global?

[Text]

Capt Pittman: As they become—

Mr. Comuzzi: What is the Atlantic Pilotage Authority doing?

Capt Pittman: I am with the Canadian Merchant Service Guild. I am Newfoundland's representative for the Atlantic region of the Canadian Merchant Service Guild.

Mr. Comuzzi: You don't require pilots at Port aux Basques.

Capt Pittman: Port aux Basques is non-compulsory.

Mr. Comuzzi: But the other four areas you mentioned are compulsory?

Capt Pittman: Right. They're all compulsory.

Mr. Comuzzi: I'm advised that for the last several years, because of the cost of the Atlantic pilot association, you've had to make application to the Government of Canada to assist you to balance your books, to the tune of approximately \$1 million a year. Is that correct?

Capt Pittman: I can speak only for Newfoundland.

Mr. Comuzzi: I'm only talking of the Atlantic Pilotage Authority.

Capt Pittman: In Newfoundland last year we were paying over \$700,000 with government appropriations; somewhere between \$700,000 and \$750,000. But a lot of debt was because of a downturn in entries, such as at Come-by-Chance. We had a major downturn there because of a fire at the refinery. That created a lot of it.

As I mentioned in my report, we naturally had government appropriations, because the traffic is not there and because in some areas maybe traffic is not paying what it should be paying to cover the government appropriations.

But I agree with you, government appropriations should be down to a minimum. We have to make changes.

Mr. Comuzzi: We've had this now consistently for the last several years.

Capt Pittman: Maybe this will brighten people up and get them on their feet. Maybe they'll come up with some new ideas to balance the books.

Mr. Comuzzi: But it's been in excess of \$500,000 a year.

Capt Pittman: I agree with you, something has to be done about it. As I said, we have to strive. . . But that is not the bottom line.

Pilotage is an efficient service. It's a service there, and without it. . . I wouldn't want to experiment without it. If the government intends to experiment with compulsory pilotage, I think it will be a great mistake. The consequences. . . It's almost like putting you in a snake pit and saying, I wonder whether a snake will bite that fellow or not. It's the same as taking compulsory pilotage away.

Mr. Comuzzi: But it is costing the Canadian taxpayer over \$500,000 a year to run this association.

[Translation]

Capt Pittman: Au fur et à mesure. . .

M. Comuzzi: Quelle est la position de l'Administration de pilotage de l'Atlantique?

Capt Pittman: Je suis avec la Guilde de la Marine marchande du Canada, où je représente Terre-Neuve.

M. Comuzzi: Vous n'avez pas besoin de pilotes à Port-aux-Basques.

Capt Pittman: Le pilotage n'est pas obligatoire à Port-aux-Basques.

M. Comuzzi: Mais il l'est dans les quatre autres régions dont vous avez parlé?

Capt Pittman: C'est bien cela.

M. Comuzzi: On me dit qu'au cours des dernières années, étant donné le coût des services de pilotage de l'Association de pilotage de l'Atlantique, vous avez dû demander de l'aide financière au gouvernement du Canada, environ un million de dollars par année; est-ce exact?

Capt Pittman: Je ne peux parler que pour Terre-Neuve.

M. Comuzzi: Je ne parle que de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Capt Pittman: À Terre-Neuve, l'année passée, nous déboursions plus de 700 000\$ grâce à des crédits gouvernementaux; en fait, il s'agissait de 700 000\$ à 750 000\$. Mais une bonne partie des dettes a été encourue à cause d'un manque à gagner dans des endroits comme Come-By-Chance où la raffinerie est passée aux flammes. Cela a créé une grande partie du problème.

Comme je le dis dans mon rapport, nous avons eu recours à des crédits gouvernementaux car dans certains endroits, le trafic n'est pas suffisant et dans d'autres, les navires ne payent pas ce qu'ils devraient pour faire ces frais.

Je suis d'accord avec vous, il faudrait réduire les crédits à un minimum. Il faut procéder à des changements.

M. Comuzzi: La situation se poursuit depuis plusieurs années.

Capt Pittman: La situation forcera peut-être les gens à faire quelque chose, à trouver de nouvelles idées pour ne plus être déficitaires.

M. Comuzzi: Le déficit s'est élevé à plus de 500 000\$ par année.

Capt Pittman: Je suis d'accord avec vous, quelque chose doit être fait à ce sujet. Comme je l'ai dit, nous devons essayer. . . Mais ce n'est pas l'essentiel.

Le pilotage est un service efficace, sans lequel. . . En fait, je ne pourrais certainement pas faire des expériences à ce sujet. Si le gouvernement a l'intention d'expérimenter en matière de pilotage automatique, je crois que ce serait une grave erreur. Les conséquences. . . C'est comme mettre des gens dans un trou rempli de serpents et attendre de voir qui se fera mordre. C'est un peu comme si on supprimait le pilotage obligatoire.

M. Comuzzi: Mais cette organisation coûte aux contribuables canadiens 500 000\$ par année.

[Texte]

Am I correct that the average remuneration of the Atlantic pilots' association in the last fiscal period was —

Capt Pittman: Are you speaking of the Atlantic Pilotage Authority?

Mr. Comuzzi: —yes—was in excess of \$110,000, and some pilots made in excess of \$116,000 last year?

Capt Pittman: Not in Atlantic Canada. Not in Newfoundland. As I said in my report, pilots from Newfoundland are below what they would get if they —

Mr. Comuzzi: Well, where do these pilots who made over \$160,000 work?

Capt Pittman: The B.C. coast, I would say.

Mr. Comuzzi: No, no.

Capt Pittman: That's where the highest wages are. Or on the St. Lawrence River.

Mr. Comuzzi: They make a lot more in British Columbia. I'm talking only about the east coast.

Capt Pittman: Not in Newfoundland, I don't think, sir. I'd like to know where it is, if it is Newfoundland.

Mr. Comuzzi: Is there any other place in your association where those pilots would make that kind of money: \$160,000 a year, last year? Senior pilots in St. John's made over \$160,000.

Capt Pittman: It is news to me.

The Chairman: Mr. Pittman, to help out Mr. Comuzzi and this committee, maybe your organization could supply to us the number of trips taken, the voyages, the costs of those voyages, the cost incurred by the APA, and the wages collected by those members. Could you supply that to us?

Capt Pittman: Mr. Chairman, the Atlantic Pilotage Authority is going to be making a brief also. That is why I did not deal with certain areas in detail. I figured that would be their area. For example, there is a part on managerial efficiency and administration. In that area —

The Chairman: I think what Mr. Comuzzi and this committee are interested in, and what you're talking about, is not the APA as a whole but the pilots of Newfoundland. We want to know what the average wage of a pilot in Newfoundland is, how many trips they've made, how many days they worked, and all that stuff. Can you provide us that?

Capt Pittman: Yes, later.

The Chairman: Oh, not right now; within the next couple of weeks.

Capt Pittman: Yes, no problem.

The Chairman: You can send that to our clerk.

Capt Pittman: As close as I can.

The Chairman: You must have some books on that. No "close". There are some books on that, I hope.

[Traduction]

Est-ce que je me trompe quand je dis que les pilotes de l'Association touchaient en moyenne, au cours de l'exercice financier précédent,...

Capt Pittman: Parlez-vous de l'Administration de pilotage de l'Atlantique?

M. Comuzzi: C'est cela. Les pilotes ont touché plus de 110 000\$, et dans certains cas, l'année dernière, plus de 116 000\$.

Capt Pittman: Pas dans l'Atlantique. Pas à Terre-Neuve. Comme je l'ai dit dans mon rapport, les pilotes de Terre-Neuve sont moins rémunérés que si...

M. Comuzzi: Eh bien, dites-moi où ces pilotes qui ont touché plus de 160 000\$ travaillent?

Capt Pittman: Sur la côte de la Colombie-Britannique, à mon avis.

M. Comuzzi: Pas du tout.

Capt Pittman: C'est là que les salaires sont les plus élevés. Ce pourrait être encore sur le fleuve Saint-Laurent.

M. Comuzzi: En Colombie-Britannique, leur salaire est encore plus élevé. Moi, je parlais de la côte est.

Capt Pittman: Pas à Terre-Neuve, à mon avis. Si c'est à Terre-Neuve, j'aimerais bien savoir où se trouvent ces pilotes.

M. Comuzzi: Êtes-vous sûr qu'il n'y a pas d'autres endroits où les pilotes qui relèvent de l'Administration ont touché plus de 160 000\$ l'année dernière? Les pilotes chevronnés de St. John's ont gagné plus de 160 000\$.

Capt Pittman: Vous me l'apprenez.

Le président: Monsieur Pittman, il serait très utile à M. Comuzzi et aux membres du comité que votre organisation nous donne des chiffres sur le nombre de voyages, ce que cela représente pour l'APA, et les salaires touchés par vos membres. Pouvez-vous nous fournir des chiffres?

Capt Pittman: Monsieur le président, l'Administration de pilotage de l'Atlantique va présenter un mémoire également. Voilà pourquoi je ne me suis pas attardé sur certains détails. Je comptais sur l'Administration pour cela. Par exemple, il y a une section sur l'efficacité de gestion et l'administration. À cet égard...

Le président: M. Comuzzi et les membres du comité s'intéressent à ce que vous avez abordé, à savoir non pas l'Administration de pilotage de l'Atlantique dans l'ensemble, mais les pilotes de Terre-Neuve. Nous voulons savoir quel est le salaire moyen d'un pilote de Terre-neuve, combien de voyages il fait, combien de jours il travaille, tout cela. Pouvez-vous nous donner ces renseignements?

Capt Pittman: Oui, plus tard.

Le président: Mais, je ne vous les demande pas immédiatement. D'ici quelques semaines.

Capt Pittman: Volontiers.

Le président: Vous pouvez envoyer cela à notre greffière.

Capt Pittman: Je ferai de mon mieux.

Le président: Je suppose que vous avez des registres. Nous voulons des précisions. J'espère qu'il y a des données là-dessus.

[Text]

Mrs. Terrana: Do you have to observe national standards when you train? How long does it take you to become a pilot in this area?

Capt Pittman: First of all, you have to have a master's certificate; a captain's certificate. To get that... it depends on how hard you work. In order to become a captain, you must have served on vessels. You must have a certain amount of sea experience through different levels of personnel on board ship, to the level of captain. Then you must also have served as a captain on a vessel, training in the area you are requesting or applying to become a pilot in.

If you have a master's certificate, and if you have sufficient trips made and knowledge of the area you are applying to become a pilot in, then you write an examination laid down by the Atlantic Pilotage Authority, or the authority concerned. After you've passed the examination, then you are usually taken on as a trainee pilot. From the time of your examination to the time you become a pilot could be as low as one month. But it could be as much as six months.

Then usually you start off with a different class of licence. You start off with classes C, B, and A. Class C is lower than a B licence, and then an A licence—

Mrs. Terrana: It takes years to become a pilot.

Capt Pittman: Oh, yes, if you start with no marine knowledge whatsoever; probably between ten and twelve years.

• 1120

Mrs. Terrana: You are a public servant. You work under a crown corporation. Are you paid on a regular basis, or only when your services are needed?

Capt Pittman: We're paid an annual salary.

Mrs. Terrana: And if you have more trips, then they pay you more?

Capt Pittman: No, we get an annual salary.

Mrs. Terrana: And it's according to the category?

Capt Pittman: It's according to the area in which you work. Pilots working in the Humber Arm area are getting one salary, and pilots working in the St. John's compulsory pilotage district are getting another.

The Chairman: Mr. Pittman, just in closing, I bring to your attention one of our submissions today from the St. John's Port Corporation. On page 36 it says:

...traffic levels have declined substantially during the past 10 years... Of course, with the declining traffic volumes, revenue generated from pilotage assignments has also decreased. However, on the other side of the ledger the expenditures for pilot salaries, pilot boat maintenance and operations have continued to rise.

What I think we are hearing, not just here in St. John's but also in the St. Lawrence River and on the west coast, is that pilots are demanding and taking too much out of the economy and should be doing what even members of Parliament have

[Translation]

Mme Terrana: Au moment de la formation, y a-t-il des normes nationales à respecter? Combien de temps faut-il pour devenir un pilote dans cette région-ci?

Capt Pittman: Tout d'abord, il faut obtenir son brevet de capitaine. Pour l'obtenir... tout dépend des efforts qu'on y consacre. Pour devenir capitaine, il faut avoir servi à bord de navires. Il faut une certaine expérience de la mer, aux différents échelons de l'équipage d'un navire, avant d'atteindre le niveau de capitaine. Ensuite, il faut avoir servi comme capitaine à bord d'un navire, pendant une période d'entraînement dans la zone pour laquelle vous demandez le brevet de capitaine.

Si vous avez un brevet de capitaine et que vous ayez assez d'heures de navigation et une connaissance suffisante de la zone pour laquelle vous demandez une autorisation, l'Administration de pilotage de l'Atlantique, ou l'administration qui a compétence, vous demande de passer un examen. Une fois cela fait, vous devenez apprenti-pilote. Entre le moment de l'examen et le moment où on devient pilote, il peut s'écouler entre un et six mois.

D'habitude, on commence avec un permis de classe C, pour passer à la classe B et à la classe A. La classe C vise un permis inférieur à la classe B, et pour la classe A...

Mme Terrana: Il faut des années pour devenir pilote.

Capt Pittman: Absolument. Il faut sans doute entre dix et douze ans à quelqu'un qui commence sans aucune connaissance maritime.

Mme Terrana: Vous êtes fonctionnaire. Vous travaillez pour une société d'État. Vous verse-t-on un salaire régulièrement, ou êtes-vous payé seulement quand on a besoin de vos services?

Capt Pittman: On nous verse un salaire annuel.

Mme Terrana: Pour un plus grand nombre de voyages, êtes-vous payé davantage?

Capt Pittman: Non, nous touchons un salaire annuel.

Mme Terrana: Et il varie suivant la catégorie, n'est-ce pas?

Capt Pittman: Il varie suivant la zone où on travaille. Les pilotes qui travaillent dans le Bras Humber touchent un salaire et ceux qui travaillent dans le district de pilotage obligatoire de St. John's en touchent un autre.

Le président: Monsieur Pittman, en terminant, je me permets d'attirer votre attention sur le mémoire que nous avons reçu aujourd'hui de la société du port de St. John's. À la page 36, on peut lire, et je cite:

Depuis dix ans, le trafic a beaucoup chuté. Bien entendu, les volumes ayant baissé, les revenus tirés du pilotage ont aussi baissé. Toutefois, côté dépense, les salaires des pilotes, l'entretien des bateaux des pilotes et la rémunération des opérateurs ont continué d'augmenter.

Le message que nous avons entendu, pas seulement à St. John's, mais aussi le long du fleuve Saint-Laurent et de la côte ouest, est clair: les pilotes réclament trop et tirent trop de l'économie alors qu'ils devraient faire ce que même les députés

[Texte]

done since 1991 and freeze their wages—to contribute, to take part in the system, to understand that if there's a downturn in traffic, a downturn in the amount of cargo, and a downturn in the number of ships, then maybe. . . What would your comment be on that?

Capt Pittman: You can't freeze wages. A person still has to be remunerated for the work he is doing.

The Chairman: Agreed.

Capt Pittman: I think you're getting isolated cases when you are hearing that the pilots are taking and taking. That's a misconception. That's not happening all through the pilotage system. If there is a pilotage area that is taking more money in, then they are doing more work. There is a basic salary for pilots in Newfoundland, which is different in different areas. This is the information that you, Mr. Chairman and Mr. Comuzzi, want and that I will provide as closely as possible.

Away from the basic salary rate, there are sometimes other services that involve non-compulsory pilotage, which we do and which I'm not going to discuss here now because I figure it is outside. Non-compulsory pilotage is probably added sometimes, which sometimes makes the cost a little bit higher.

The Chairman: In your last negotiated contract you received how much of an increase?

Capt Pittman: We haven't seen anything. I think it was 3%, and that was after about three years.

The Chairman: Mr. Pittman, thank you very much for your submission to the committee. We appreciate the time you've taken to be with us today.

Joining us now, representing Corner Brook Pulp and Paper, are Mr. Kevin Sheahan, the production manager, and the shipping superintendent, Mr. Brendan Mitchell.

Gentlemen, welcome to the committee. Feel free to begin.

Mr. Kevin Sheahan (Production Manager, Corner Brook Pulp and Paper Limited): Just to introduce ourselves—you have already introduced us to the committee—Corner Brook Pulp and Paper is, in a way, a remarkable story of survival and success, because not long ago we were almost written off by the business community as being unlikely to survive. We're a very viable operation. However, the odds keep mounting. The low-cost producers in the south and in South America are a continuing threat to our ongoing success.

[Traduction]

font depuis 1991, à savoir geler leurs salaires pour prolonger leur contribution, leur participation à l'économie, car ils doivent comprendre que s'il y a une chute de trafic, une chute dans la quantité de fret transporté, une baisse du nombre des navires, alors. . . Qu'en pensez-vous?

Capt Pittman: Nous ne pouvons pas geler les salaires. Il faut bien rémunérer ceux qui font le travail.

Le président: Je suis d'accord avec vous.

Capt Pittman: Il se peut que, de ci, de là, on vous dise que les pilotes sont gourmands. C'est une erreur. Ce n'est pas vrai dans tout le réseau de pilotage. Si dans une zone de pilotage, les pilotes gagnent davantage, c'est parce qu'ils travaillent plus. Il y a un salaire de base pour les pilotes à Terre-Neuve, mais il est différent de celui qui est fixé pour les autres zones. Ce sont les renseignements que M. Comuzzi et vous-même avez demandés, et je vais vous les fournir avec le plus de précision possible.

Il arrive que nous ayons des activités dans des zones où le pilotage n'est pas obligatoire, et cela vient s'ajouter à notre salaire de base. Je ne vais pas en parler maintenant parce que je pense qu'il s'agit de toute autre chose. Ce pilotage qui n'est pas de rigueur est sans doute ajouté dans certains cas, et c'est ce qui fait gonfler les coûts un peu plus.

Le président: Lors de vos dernières négociations, quelle augmentation de salaire avez-vous obtenue?

Capt Pittman: Rien de tellement tangible. Je pense que c'était 3 p. 100, et ce, après trois ans.

Le président: Monsieur Pittman, merci beaucoup d'être venu témoigner. Nous vous remercions d'avoir pris la peine de venir aujourd'hui.

Nous accueillons maintenant de la Corner Brook Pulp and Paper M. Kevin Sheahan, chef de production, et M. Brendan Mitchell, chef de l'expédition.

Messieurs, bienvenue au comité. Vous pouvez commencer.

M. Kevin Sheahan (directeur de production, Corner Brook Pulp and Paper Limited): Vous venez de nous présenter, mais nous aimerions vous donner un aperçu de notre société, la Corner Brook Pulp and Paper. Cette société est un exemple remarquable à cause de ses succès et de sa capacité d'adaptation car il n'y a pas très longtemps, les gens d'affaires s'accordaient à croire que la société ne survivrait sans doute pas. Maintenant, notre entreprise est tout à fait viable. Toutefois, les écueils ne cessent de se multiplier. Les producteurs du Sud et d'Amérique du Sud dont les coûts sont faibles sont une menace incessante à notre succès actuel.

• 1125

Our brief to you highlights our concerns and hopefully will give you the message that we're ready to cooperate to reduce costs overall—your costs, too. To do that we need a level playing field if we have to compete against these low-cost producers who have the benefit of rail, road, and ice-free ports.

Le mémoire que nous vous présentons souligne nos préoccupations et il est à espérer que vous en retirerez la conviction que nous sommes prêts à coopérer pour réduire les coûts d'ensemble—les vôtres également. À cette fin, il nous faut pouvoir compter sur des chances égales à cause de la concurrence de ceux qui peuvent produire à des coûts inférieurs aux nôtres et qui peuvent compter sur le transport par chemin de fer, par route et à partir de ports libres de glaces.

[Text]

Brendan, would you like to take it from there?

Mr. Brendan Mitchell (Shipping Superintendent, Corner Brook Pulp and Paper Limited): Good morning, committee members and others. You certainly caught our attention at year end 1994 when we received your advisement that there would be a series of committee hearings held in various regions of Canada.

Certainly in your terms of reference you have identified for us a shift in government financial supportive services and a move toward more industry responsibility, cost recovery, and user-pay. These issues, of course, are very important to us, and throughout our presentation you'll hear from us about those areas that are of most significance to Corner Brook Pulp and Paper.

Also in our presentation we'll deal with each of the four sectors as provided by the terms of reference. We'll deal very briefly with the St. Lawrence Seaway and the ports sector. We only spend a minute or so on these areas. Our main concentration will be on the coast guard services, in particular ice-breaker services.

The Chairman: Mr. Mitchell, I don't mean to interrupt your presentation, but regarding your comment about the shift, I just want to stress that is framed by consideration given to economic ability, safety, which is the primary concern, of course global competitiveness, and environmental consideration. These are all benchmarks, of course. I didn't mean to interrupt. I just wanted to make sure that was understood.

Mr. Mitchell: Okay, that's fine. We understand.

With regard to the objectives of our brief, we want to assist the committee in understanding the concerns and needs of Corner Brook Pulp and Paper Ltd. while providing insight regarding critical regional issues and priorities. We want to establish the essential nature of ice-breaker services in maintaining year-round shipping from the Port of Corner Brook. We want to also emphasize the importance of cost-effective marine transportation and services in maintaining competitiveness in both domestic and international markets. Finally, we want to provide some recommendations to your committee.

To give you a little bit of background on our company, we're owned by Kruger Inc. and are, of course, located in the city of Corner Brook. We have an annual production of 350,000 metric tonnes of newsprint. We're the largest of three Newfoundland newsprint mills. The two others are in Grand Falls and Stephenville, Newfoundland, and are owned by Abitibi. Of course, being a main industry in a city like Corner Brook, we're very important to the economy of Corner Brook.

I believe that collectively Newfoundland newsprint companies are extremely important to this province, given the miserable time we've had with high unemployment rates—the highest in Canada—and the loss of our cod fishery. We believe this province's newsprint industry is a very major economic stabilizer in the province right now.

[Translation]

Brendan, voulez-vous continuer?

M. Brendan Mitchell (chef de l'expédition, Corner Brook Pulp and Paper Limited): Bonjour, mesdames et messieurs. Vous avez certainement attiré notre attention quand, à la fin de 1994, vous avez annoncé que le comité tiendrait des audiences dans diverses régions du Canada.

Dans votre mandat, vous annoncez un retournement dans les services d'appui financier du gouvernement et une volonté d'accroître la responsabilisation du secteur, le recouvrement des coûts et le paiement par l'utilisateur. Bien entendu, ces questions revêtent une grande importance pour nous et au cours de notre exposé, nous allons faire ressortir les éléments qui touchent la Corner Brook Pulp and Paper de près.

Dans notre exposé, nous aborderons chacun des quatre secteurs dont il est question dans le mandat. Nous parlerons brièvement de la Voie maritime du Saint-Laurent et des ports. Nous n'en parlerons qu'environ une minute. Nous parlerons essentiellement des services fournis par la Garde côtière, en particulier les brise-glaces.

Le président: Monsieur Mitchell, pardonnez-moi si j'interromps votre exposé, mais concernant le retournement, je voudrais bien préciser qu'il est guidé par des considérations de capacité économique et de sécurité, la première préoccupation, et aussi par des considérations environnementales, compte tenu de la concurrence mondiale. Ce sont là des repères bien entendu. Excusez-moi de vous avoir interrompu. Je voulais m'assurer que c'était bien compris.

M. Mitchell: Très bien, nous comprenons.

Notre mémoire a pour but d'aider les membres du comité à bien saisir les préoccupations et les besoins de la Corner Brook Pulp and Paper Ltd., tout en vous donnant un aperçu des priorités et des enjeux régionaux critiques. Nous souhaitons qu'on comprenne bien que les services de brise-glaces sont essentiels pour maintenir les expéditions à longueur d'année à partir du port de Corner Brook. Nous voulons également souligner l'importance de services de transport maritime rentables pour garantir notre compétitivité sur les marchés nationaux et internationaux. Finalement, nous souhaitons faire certaines recommandations à votre comité.

Permettez-nous de vous donner quelques précisions sur notre société. Nous sommes propriété de Kruger Inc. et nous sommes installés, bien entendu, dans la ville de Corner Brook. Nous avons une production annuelle de 350 000 tonnes métriques de papier journal, ce qui fait de nous la plus grosse usine de papier journal parmi les trois qui sont installées à Terre-Neuve. Les deux autres sont installées à Grand Falls et à Stephenville, à Terre-Neuve, et elles sont propriété de l'Abitibi. Bien entendu, étant donné que nous sommes la plus grosse entreprise de la ville de Corner Brook, nous occupons une place importante dans l'économie de la ville.

Toutes ensemble, les sociétés productrices de papier journal à Terre-Neuve sont extrêmement importantes pour la province, étant donné les taux de chômage élevés que nous connaissons—les plus élevés du Canada—et étant donné que nous ne pouvons plus compter sur la pêche à la morue. Nous pensons que le secteur du papier journal contribue énormément à stabiliser l'économie de la province actuellement.

[Texte]

At our plant in Corner Brook we have 1,450 employees, some involved directly in the plant itself, others in our woodlands operation. We maintain our own warehousing and docking facilities, and we have an in-house stevedoring company for handling our newsprint. So we're a pretty self-sufficient operation.

We're primarily an export-based company with 98.9% of our total production being exported to markets such as the United States, Mexico, South America, the United Kingdom, Europe, Asia, and India. The largest of these markets of course is the United States.

Utilization of marine transport from Corner Brook in 1994 is as follows: all markets, 91.4% of delivered tonnage actually left our docks in Corner Brook for the U.S. market in particular; 99.5% of delivered tonnage in the U.S. went from our docks in Corner Brook also. So I put this up to emphasize the importance of marine transportation to our operation in Corner Brook.

What are some of the impacts of transportation on our competitive position? For shipments to the U.S. we are disadvantaged in Newfoundland by relatively long hauls and almost total reliance on marine transportation. In other areas of Canada and in the U.S. there are certainly a lot more transportation options available to newsprint manufacturers and other industries that we don't take advantage of or can't. In fact, marine transportation is the only mode having cost characteristics enabling Newfoundland manufacturers to competitively service markets.

Transportation represents a significant cost in the delivered price of our newsprint and of course is a major determinant in our international competitiveness. During 1993, among 35 Canadian newsprint manufacturers, we were ranked as having the third highest transportation cost per metric tonne to all export markets. The figures our graph will show were presented to us by the Canadian Pulp and Paper Association. This is where we fit. Among 35 Canadian companies, we're the third highest with respect to delivery costs to the United States, and we also rank third highest with respect to delivery costs to all markets together.

• 1130

For the committee, it is from this already disadvantageous transportation cost situation that we have to look at changes in marine policy, which will cause a shift in priority of services, maybe cause a reduction in the level of services, and certainly give us a user-pay-for-service approach.

These are the basic areas we come from. I wanted to give you a little background of what we are, where we are, and what we do.

[Traduction]

À notre usine de Corner Brook, nous employons 1 450 personnes dont certaines ont des activités directement à l'usine et d'autres s'occupent de la coupe du bois. Nous avons nos propres entrepôts et nos propres docks. Nous avons nos propres débardeurs pour la manutention du papier journal. On constate donc que notre exploitation est autonome.

Notre société compte avant tout sur les exportations car 98,9 p. 100 de notre production totale est exportée vers les marchés des États-Unis, du Mexique, de l'Amérique du Sud, de la Grande-Bretagne, de l'Europe, de l'Asie et de l'Inde. Le marché le plus important est bien entendu le marché américain.

Voici comment s'est répartie l'utilisation du transport maritime à partir de Corner Brook en 1994: pour tous les marchés, 91,4 p. 100 de nos livraisons sont parties de nos docks à Corner Brook. Pour le marché américain, 99,5 p. 100 de nos livraisons se sont faites à partir du même endroit. Je vous cite ces chiffres pour bien souligner l'importance du transport maritime pour notre exploitation à Corner Brook.

Quelle est l'incidence du transport sur notre position concurrentielle? Pour les expéditions vers les États-Unis, Terre-Neuve est désavantagée à cause des parcours relativement longs et du fait que la province est presque entièrement tributaire du transport maritime. Dans les autres régions du Canada et des États-Unis, les fabricants de papier journal peuvent compter sur bien d'autres moyens de transport alors que nous n'en profitons pas ou que nous ne pouvons pas en profiter. En fait, le transport maritime est le seul moyen de transport qui offre des coûts susceptibles de permettre aux manufacturiers terre-neuviens de concurrencer les autres sur les marchés.

Le transport représente un facteur important dans le prix du papier journal que nous livrons et c'est donc un élément déterminant majeur de notre compétitivité à l'échelle internationale. En 1993, sur une liste de 35 fabricants canadiens, notre société était au troisième rang pour le coût le plus élevé de livraison d'une tonne métrique de papier journal sur les marchés d'exportation. Les chiffres sur lesquels s'appuie la courbe que nous présentons ont été préparés par l'Association canadienne des pâtes et papiers. Voici où nous nous situons par rapport à 35 compagnies canadiennes. Pour les livraisons aux États-Unis, seules deux autres sociétés ont des coûts de livraison plus élevés que nous et nous occupons le même rang dans le cas des coûts de livraison sur l'ensemble des marchés.

Nous tenons à signaler aux membres du comité que toute modification à la politique maritime doit tenir compte du fait que nous subissons déjà des désavantages sur le plan du coût du transport, et il faut s'en souvenir si l'on songe à modifier la priorité des services, à réduire peut-être le niveau des services ou en tous cas à avoir recours à la notion de frais d'utilisation.

Vous connaissez donc maintenant les éléments essentiels de notre situation. En effet, je tenais à vous expliquer qui nous étions, où nous étions établis, et ce que nous faisons.

[Text]

I mentioned earlier that we were talking about the four sectors, but very briefly with respect to the port sector and the St. Lawrence Seaway. We will talk a little bit about pilotage and maybe offer some recommendations to the committee in that area. Our input certainly will be on coast guard, and ice-breaker services will take up the majority of our presentation with respect to coast guard.

With the port sector, we received notification in January regarding proposed changes to costs with respect to coast guard supply and services in public ports. The main areas include ship safety, radio transmissions, and the port itself. The proposal identified for coast guard a move to a more businesslike approach. We would have tariff increases. Harbour dues would be paid five times annually instead of the current three, and with commercialization a further increase in fees would be anticipated. The purpose of all these things would be to increase departmental revenues for coast guard.

What's the impact on users? It makes the use of public port facilities less attractive to people like Corner Brook Pulp and Paper. I mentioned earlier that we are pretty self-sufficient, but there are times when we use the Oceanex group and the public services at the port to ship some newsprint to different places in the world. We expect to see private sector users have a drop in profits and their competitive position reduced. Further increases in costs may force some companies out of business, which in turn limits our transportation options. We do use the port facility from time to time, but if costs get so high, we will have to look elsewhere or not use that service at all.

With respect to pilotage, the Atlantic Pilotage Authority serves the port of Corner Brook and other Newfoundland ports. Last year there were 299 pilotage assignments at Corner Brook; 60% of these assignments pertained to newsprint operations at our mill. We do find the level of service very satisfactory. However, unfortunately APA's self-sufficiency objectives are not being met. The APA showed a financial loss in all regions in 1994.

We heard a few minutes back about some of the high costs in that area. Just for the information of the committee, a newsprint ship usually costs between \$1,300 and \$2,000 per pilotage assignment in and out. That is the fee we would have to pay for a ship.

The Chairman: How long does that journey take?

Mr. Mitchell: It's two operations: it's an inbound movement to dock a ship and an outbound movement to let a ship go and sail on its way. So it's between \$1,300 and \$2,000. The calculation is based on the overall ship's gross tonnage, and there are a few numbers involved there.

The Chairman: How long a time span does it take to get from outside in?

Mr. Mitchell: It varies. In summertime we move to a place called Frenchman's Head, which is about ten miles from port, and put the pilot on board there. In the wintertime the pilot gets on board the ships at Corner Brook at what we call the

[Translation]

Tout à l'heure, je vous ai annoncé quatre secteurs en ajoutant que nous parlerions un peu des ports et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous allons aborder brièvement le pilotage et faire certaines recommandations au comité à cet égard. La question de la Garde côtière doit être abordée et les services de brise-glaces constitueront l'essentiel de notre exposé concernant cette dernière.

À propos du port, on nous a avisés au mois de janvier qu'on envisageait des modifications au coût des services offerts par la Garde côtière dans les ports publics. Cela vise essentiellement la sécurité des navires, les transmissions par radio et le port lui-même. On prévoit désormais pour la Garde côtière une gestion qui se rapprocherait de celle d'une entreprise. Cela signifierait des augmentations de tarifs, les droits de port seraient exigibles cinq fois par année désormais plutôt que trois et avec la commercialisation viendrait également une autre augmentation des droits. Dans tout cela, il s'agit d'augmenter les recettes du ministère au titre de la Garde côtière.

Quelle sera l'incidence pour les usagers? Des compagnies comme la Corner Brook Pulp and Paper trouveront moins intéressant d'avoir recours aux installations d'un port public. Je vous ai dit tout à l'heure que nous étions assez autonomes, mais il arrive que nous ayons recours au groupe Oceanex et aux services publics portuaires pour expédier du papier journal dans diverses régions du monde. Nous prévoyons que les usagers du secteur privé verront diminuer leurs bénéfices et que leur position concurrentielle va s'éroder. L'augmentation des coûts pourrait forcer certaines sociétés à fermer leurs portes, ce qui réduirait nos choix en matière de transport. Il arrive que nous nous servions des installations portuaires mais si le coût en est trop élevé, nous allons devoir chercher ailleurs ou renoncer à ce service.

C'est l'Administration de pilotage de l'Atlantique qui s'occupe du port de Corner Brook et d'autres ports terre-neuviens. L'année dernière, il y a eu 299 missions de pilotage à Corner Brook. Dans 60 p. 100 des cas, il s'agissait du transport de papier journal de notre usine. Le service offert par l'Administration est tout à fait satisfaisant. Toutefois, les objectifs d'autonomie poursuivis par l'APA ne sont malheureusement pas atteints et pour toutes les régions, l'Administration a accusé une perte en 1994.

Il y a quelques instants, on nous a parlé des coûts très élevés dans cette région. Pour la gouverne des membres du comité, un navire transportant du papier journal représente habituellement, aller-retour, une mission de pilotage qui coûte entre 1 300\$ et 2 000\$. Voilà ce qu'il nous en coûterait.

Le président: Combien de temps le voyage dure-t-il?

M. Mitchell: Il s'agit de deux opérations: il faut amener le navire au dock, et ensuite, il faut le faire sortir du port pour qu'il navigue seul. Cela coûte entre 1 300\$ et 2 000\$. Le coût est calculé d'après l'ensemble du tonnage brut du navire et on applique une formule.

Le président: Combien de temps faut-il pour rentrer au port?

M. Mitchell: Tout dépend. L'été, nous nous déplaçons vers un lieu dit Frenchman's Head, qui se trouve à environ dix milles du port, et c'est à ce moment-là que le pilote embarque. L'hiver, le pilote monte à bord à Corner Brook à un endroit

[Texte]

start of the ice. It's right in the port itself. If you go right into the port itself to the dock, it takes maybe an hour to dock a ship. If you go all the way to Frenchman's Head, you could be looking at a four-hour operation, depending on conditions, wind and so forth.

What should we do with respect to options? We believe that the APA must take a lead role in developing cost reduction strategies for each region, and this should be done in consultation with users and pilots. Partnerships that use the services should be investigated. Corner Brook Pulp and Paper is already providing services to APA by way of a tugboat that we let them use at a very low cost. So we already have sort of a partnership started, and we're certainly open to any arrangements that contribute to overall efficiency and cost reduction.

It may be worth noting that in my four years as shipping superintendent I have yet to be approached by any member of the APA with respect to performance in our port or in the province of Newfoundland. I do know that they lost about \$711,000 last year.

So I think options would be available if people would come and sit with us and go through the financial information that's available. Let's see if we can work with pilotage to make a better and more cost-effective system.

I just have a few comments with respect to the seaway. Several committees have certainly taken a hard look at the seaway during the past few years, including two subcommittees of the Standing Committee on Transport. There were certainly some recommendations made.

We believe there are no simple solutions to the seaway; however, it's very encouraging to see that in 1994, tonnage moved through the seaway increased by 22%. Projections for 1995 are also pretty good. So this may be a springboard on which things can be improved in the seaway situation, and I believe that's very encouraging. We certainly realize at Corner Brook Pulp and Paper and in Newfoundland that the seaway and the St. Lawrence River system are very important to the Canadian economy.

One of the recommendations of the committee was to form a binational agency. We believe that there may be merit in pursuing that proposal. We believe a marketing plan should be developed between Canadian and American users as partners to attract new business and increase demand.

However I would like to stress this for the committee members and hopefully for the government eventually: any increased priority and subsequent reallocation of resources into the St. Lawrence River and seaway systems should not be done at the expense of maritime transportation users in the Atlantic region.

[Traduction]

que nous appelons le début des glaces et qui se trouve en plein milieu du port. Si on entre directement dans le port, il faut compter environ une heure pour amarrer un navire. Si on passe par Frenchman's Head, il faut compter environ quatre heures, suivant les conditions du vent.

Que devrions-nous faire? Nous pensons que l'APA doit prendre l'initiative et élaborer des stratégies de réduction de coûts pour chaque région, et cela devrait être fait en consultation avec les usagers et les pilotes. On devrait se pencher sur des partenariats possibles avec les usagers. En effet, la Corner Brook Pulp and Paper fournit déjà un certain service à l'APA, notamment un remorqueur que l'Administration utilise à très peu de frais. Ainsi, on voit là déjà une amorce de partenariat et nous sommes tout à fait disposés à prévoir d'autres aménagements qui pourraient contribuer à l'efficacité générale et à la réduction des coûts.

• 1135

Il convient de signaler que, depuis mon entrée en fonction comme surintendant au transport, jamais personne de l'Administration de pilotage de l'Atlantique n'est venu me parler des activités de notre port ni des autres ports de Terre-Neuve. Je sais que l'an dernier, ses pertes se sont chiffrées à environ 711 000\$.

Il me semble que, si l'on venait discuter avec nous et que nous examinions ensemble les données financières, nous pourrions trouver des solutions. Essayons de voir si nous ne pouvons pas améliorer le système de pilotage et le rendre plus rentable.

J'ai quelques observations seulement à faire au sujet de la Voie maritime. Chose certaine, elle a fait l'objet d'études sérieuses de la part de plusieurs comités, y compris de deux sous-comités du Comité permanent des transports. Des recommandations ont sûrement été formulées.

Nous ne pensons pas qu'il y ait de solutions simples aux problèmes de la Voie maritime; il est toutefois très encourageant de constater que le tonnage y a augmenté de 22 p. 100 en 1994. D'après les projections, l'année 1995 devrait également être assez bonne. C'est peut-être le signe que les améliorations nécessaires pourront être apportées à la Voie maritime, et je trouve cela très encourageant. À la Corner Brook Pulp and Paper et, de manière générale, à Terre-Neuve, nous comprenons bien toute l'importance de la Voie maritime et du réseau fluvial du Saint-Laurent pour l'économie canadienne.

Le comité avait notamment recommandé la mise sur pied d'un organisme binational. Nous croyons qu'il pourrait être intéressant de donner suite à cette proposition. Nous estimons que les utilisateurs canadiens et américains devraient collaborer à l'élaboration d'un plan de commercialisation qui permettrait d'attirer de nouveaux clients et d'accroître la demande.

Je tiens toutefois à bien faire remarquer au comité, et je l'espère aussi au gouvernement, que si l'on décide de donner une plus grande priorité au réseau fluvial du fleuve Saint-Laurent et de sa voie maritime et de modifier de façon importante les fonds qui y sont affectés, il ne faudrait pas que cela se fasse au détriment des utilisateurs des services de transport maritime de la région atlantique.

[Text]

With respect to the Canadian Coast Guard, I'd like to talk a little bit about the essential nature of ice-breaker services. As I mentioned earlier in my presentation, we are a marine-transportation-based group. We have a heavy reliance on that mode.

The Cabot Strait on Newfoundland's west coast has some of the most severe ice conditions in the Gulf of St. Lawrence. The ice season is normally in February, March and April, but it can start in January depending on temperatures and so forth. Vessel transit time from Cabot Strait to Corner Brook can increase from less than one day to nine days depending on severity of conditions. In our business, vessel delays of two or three days are very common.

As for the amount of our ice-breaker assistance, we have a graph that shows that in 1994, 80% of newsprint vessels visiting Corner Brook during the ice season required ice-breaker assistance to some degree. The average from 1990 to 1994 was 63% overall. So 63% of all vessels require ice-breaker assistance coming to or going from the port of Corner Brook.

This graph illustrates what has happened during our last five years. We had a pretty soft year in 1993. As for ice-breaker assistance in 1994, our escorts were very lengthy at times, with the longest being 131.3 hours. So you can appreciate the amount of effort that is put into moving a paper ship into Corner Brook from time to time.

Why is ice-breaker service essential to Corner Brook Pulp and Paper? It enables the year-round marine transportation of newsprint to our customers worldwide. Without that, we would not be able to operate at Corner Brook Pulp and Paper.

Ice-breaker assistance enables the timely delivery of customer orders. This will become critical during the next two years, given the newsprint shortages worldwide. We have to be able to meet our customers' requirements on a timely basis.

Vessel delays at Corner Brook result in high inventory levels, which could result in a shutdown of our manufacturing operations.

I have to refer to a situation we had in 1992. We had a paper ship stuck in the ice for seven days. We were four hours from shutting our operation down in Corner Brook because we had no space left to put our newsprint. We had roughly 30,000 tonnes of paper in-house. Luckily for Corner Brook Pulp and Paper, the *Terry Fox* made it in to port four hours before shut-down. We actually had a contingency plan in place. So it's an important piece of business for us to have the ice-breaker services available.

[Translation]

Pour ce qui est de la Garde côtière canadienne, je veux vous expliquer brièvement pourquoi les brise-glaces sont pour nous un service essentiel. Comme je l'ai déjà indiqué, nous avons essentiellement recours au transport maritime pour expédier notre produit. Nous sommes fortement tributaires de ce mode de transport.

De toutes les eaux du golfe du Saint-Laurent, ce sont celles du détroit de Cabot, sur la côte ouest de Terre-Neuve, qui sont les plus durement touchées par l'emprise des glaces. La saison des glaces s'étend généralement de février à avril, mais elle peut commencer dès janvier; tout dépend des températures et d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte. Selon que les conditions sont plus ou moins sévères, le trajet du détroit de Cabot à Corner Brook peut aller de moins d'une journée à neuf jours. Il est très fréquent que les navires qui transportent nos produits soient retardés de deux ou trois jours.

Pour ce qui est du recours aux brise-glaces, nous avons un graphique qui montre qu'en 1994, 80 p. 100 des cargos de papier journal qui sont venus à Corner Brook pendant la saison des glaces ont eu besoin de l'aide des brise-glaces. La moyenne pour la période allant de 1990 à 1994 était de 63 p. 100. Ainsi, 63 p. 100 de tous les navires arrivant à Corner Brook ou en partant ont besoin de l'aide des brise-glaces.

Ce graphique montre ce qui s'est produit au cours des cinq dernières années. L'année 1993 a été assez clémente. En 1994, les navires ont parfois eu besoin de l'aide de brise-glaces sur des périodes assez longues, la plus longue ayant été de 131,3 heures. Vous êtes donc à même d'apprécier l'importance de l'effort qui doit parfois être consenti pour permettre aux navires de venir prendre du papier journal à Corner Brook.

Pourquoi les services de brise-glaces sont-ils essentiels à la Corner Brook Pulp and Paper? Ces services nous permettent d'assurer à longueur d'année le transport par voie maritime de notre papier journal à nos clients répartis aux quatre coins du globe. Sans ces services, la Corner Brook Pulp and Paper serait obligée de mettre fin à ses activités.

Les services de brise-glaces nous permettent de livrer le papier journal à nos clients dans des délais acceptables. La situation deviendra encore plus critique au cours des deux années à venir en raison de la pénurie de papier journal dans le monde. Nous devons absolument pouvoir répondre aux besoins de nos clients dans des délais raisonnables.

Tout retard dans les services de navigation à Corner Brook fait grimper les stocks, ce qui pourrait nous amener à interrompre la production.

Permettez-moi d'évoquer la situation qui s'est produite en 1992. Un cargo qui venait prendre du papier journal chez nous est resté pris dans les glaces pendant sept jours. Quatre heures de plus et nous aurions dû cesser les activités de production à Corner Brook parce que nous ne savions plus où mettre le papier journal. Nos stocks atteignaient environ 30 000 tonnes à ce moment-là. Heureusement pour la Corner Brook Pulp and Paper, le *Terry Fox* est arrivé au port quatre heures avant l'heure à laquelle nous aurions été obligés de fermer l'usine. En fait, nous avions prévu un plan d'urgence. Il est donc très important pour nous de pouvoir recourir aux services de brise-glaces.

[Texte]

Delays causing vessels to backhaul waste paper material from U.S. ports can impact on production. Corner Brook Pulp and Paper has a recycling operation, but we don't have enough recycled material in Newfoundland to meet our requirements. However, our customers in the U.S., such as Massachusetts, Florida and other places, require us to put in a certain content of waste paper material to ship to those places. We have to backhaul all this material. So having the timely delivery of the proper fibre is important to our production plans.

[Traduction]

Les retards qui obligent les cargos à retourner avec leur vieux papier aux ports américains d'où ils sont partis peuvent influencer sur notre production. La Corner Brook Pulp and Paper produit du papier recyclé, mais l'offre de papier recyclé à Terre-Neuve est insuffisante pour répondre à nos besoins. Cependant, nos clients américains, notamment au Massachusetts et en Floride, nous obligent à inclure un certain pourcentage de vieux papier. Les navires doivent donc retourner avec des vieux papiers. Ainsi, nous devons pouvoir compter sur l'arrivée au moment opportun du matériau dont nous avons besoin pour respecter notre calendrier de production.

• 1140

Keeping the port open during ice season enables the Corner Brook newsprint operations to be on a more level playing field with other newspaper manufacturers, shipping from ice-free ports.

Grâce aux brise-glaces qui gardent le port ouvert pendant la saison des glaces, l'entreprise de production de papier journal de Corner Brook bénéficie de conditions plus égales pour concurrencer les autres fabricants de papier journal qui expédient leurs produits à partir de ports libres de glaces.

Newsprint is a commodity. As a commodity, it has a price impacted mainly by supply and demand on a global basis. Profit associated with our operation has a lot to do with our cost-effectiveness. So maintaining good operations and maintaining cost-effective marine transportation are extremely important to Corner Brook Pulp and Paper.

Le papier journal étant un produit de base, son prix est influencé par l'offre et la demande à l'échelle mondiale. Les bénéfices que nous réalisons dépendent énormément de la rentabilité de nos opérations. Ainsi, le Corner Brook Pulp and Paper doit à tout prix veiller au bon fonctionnement de ses opérations et avoir accès à des services de transport maritime à prix abordable.

With our troubles during the past few years, we haven't just lain down and waited for somebody to help us out. We have been looking hard at alternatives. We looked at shipping through Port aux Basques, Newfoundland. It is generally an ice-free port. However, road transportation costs and lack of infrastructure in Port aux Basques make this option uneconomical for us.

Les dernières années n'ont pas été faciles et, loin d'attendre que quelqu'un vienne nous secourir, nous nous sommes employés à essayer de trouver des solutions de rechange. Nous avons examiné la possibilité de faire transiter notre papier journal par Port-aux-Basques, à Terre-Neuve. Ce port est généralement libre de glaces. Cependant, le coût du transport routier et l'absence d'infrastructures à Port-aux-Basques font que cette solution n'est pas rentable pour nous.

We've looked at other Newfoundland ports, many of which of course have the same kinds of ice problems as we have. Again, shipping through these areas is also uneconomical.

Nous avons également examiné la possibilité de transiter par d'autres ports de Terre-Neuve, qui bien souvent ont les mêmes problèmes que nous dans la saison des glaces. Nous avons conclu qu'il ne serait pas non plus rentable de passer par ces ports.

We've looked at the port of Halifax. In fact, we do ship paper through Halifax right now, but only in small amounts and when it's more economical to bring a ship to Halifax for a little tonnage than it would be to bring it to Corner Brook for a little tonnage. Again, we can't keep this operation at Halifax going, especially with high newsprint volumes.

Nous avons pensé au port de Halifax. Nous expédions déjà du papier à partir de Halifax, mais uniquement quand nous n'avons que de petites quantités à expédier et qu'il est donc plus économique de faire venir un cargo à Halifax qu'à Corner Brook. Encore là, il ne serait pas rentable de passer par Halifax quand le volume de papier journal à expédier est important.

We've looked at increasing our trucking container shipments. That has merit for us from a North American perspective but absolutely little value for us for places far away in the U.S., and certainly for the U.K. and Europe.

Nous avons envisagé la possibilité d'accroître notre recours au transport terrestre par conteneur. C'est une possibilité intéressante dans le contexte nord-américain, mais qui présente peu d'intérêt lorsqu'il s'agit de destinations lointaines aux États-Unis et qui n'en présente aucun lorsqu'il s'agit d'expédier au Royaume-Uni ou en Europe.

We have been looking at other things, and we have been active. We have also been engaged in cost-reduction programs, in-house. We've looked at reducing our transportation costs altogether. We have a task force in place. So we have been doing things to try to hold our heads above water, to be competitive with other people.

Nos efforts, qui ont été vigoureux, ont également porté sur d'autres aspects. Ainsi, nous avons entrepris de réduire nos coûts à l'interne. Nous avons cherché à réduire de façon globale nos frais de transport. Nous avons mis sur pied un groupe de travail à cette fin. Ainsi, nous faisons des pieds et des mains pour ne pas être emportés et pour demeurer compétitifs.

[Text]

What would be the impact of user-pay for ice-breaker services for Corner Brook Pulp and Paper? Any user-pay initiative will create a greater competitive disadvantage relative to other eastern Canadian newsprint shippers and southern U.S. suppliers. The port of Corner Brook itself will be disadvantaged versus other ice-free ports.

User-pay would impact all shipping costs in our region but not in others, thereby creating an unfair regional disparity. User-pay would further weaken the economic performance and employment potential of our province. What ice-breakers do is level the playing field for us.

What is Corner Brook Pulp and Paper's position on user-pay policy for services? Quite frankly, neither the Province of Newfoundland and Labrador nor Corner Brook Pulp and Paper can afford to have the province's newsprint industry jeopardized by adding to an already excessive transportation cost burden. Corner Brook Pulp and Paper Limited wishes to express to the committee that it is opposed to a user-pay approach for ice-breaker services. The current level of service must be maintained to ensure the long-term viability of the newsprint industry in our province. The committee is urged to explore other cost-recovery options.

We're already involved with the APA in helping it provide its services to the Corner Brook area. We also provide services to the coast guard now. We try to help out wherever we can to try to make the jobs a little easier for everybody involved. We work closely with the coast guard to enable efficient coordination of vessel and ice-breaker movement. We talk with them regularly, sometimes twice a day, to let them know when our ships are coming and going so they can economize with movement of other ships, involving themselves more with escort work in convoys rather than single-ship operations.

Further, we've contracted with Gorthon Lines to carry the majority of our newsprint. Eight vessels come to Corner Brook, owned by Gorthon. They're all ice-strengthened and crews have extensive ice experience. This tends to minimize our dependence on ice-breaker services.

We provide coast guard vessels coming to Corner Brook with docking facilities at our newsprint mill. We provide coast guard vessels with fresh water, when needed. We provide a mail-handling service for the coast guard. We also take care of regular break-out of inner-harbour ice with our own tugboat. We provide that service for ourselves and for the public docking facility, at a small fee to try to offset some of our costs. We also provide assistance to the Oceanex group, working out of Corner Brook.

[Translation]

Quelle serait l'incidence, pour la Corner Brook Pulp and Paper, du financement des services de brise-glaces par les utilisateurs? Toute mesure visant à faire assumer aux utilisateurs le coût de ces services nous rendra encore moins compétitifs par rapport aux autres fabricants de papier journal de l'Est du Canada et aux fournisseurs des États américains du Sud. Le port de Corner Brook sera lui-même désavantagé comparativement aux autres ports libre de glaces.

L'application du principe du paiement par les utilisateurs aurait une incidence sur l'ensemble des coûts liés au transport dans notre région, alors que d'autres régions ne seraient pas touchées, de sorte qu'il en résulterait une disparité régionale injuste. L'activité économique et les possibilités d'emploi déjà faibles dans notre province se trouveraient affaiblies encore davantage. Les services de brise-glaces nous assurent l'égalité des chances.

Quelle est la position de la Corner Brook Pulp and Paper sur le principe du financement des services par les utilisateurs? Pour tout vous dire, ni la province de Terre-Neuve et du Labrador ni la Corner Brook Pulp and Paper ne peuvent accepter que l'industrie du papier journal de la province soit compromise par l'accroissement du fardeau déjà excessif que représentent les frais de transport. La Corner Brook Pulp and Paper Limited tient à faire savoir au comité qu'elle s'oppose au financement des services de brise-glaces par les utilisateurs. Le niveau de service actuel doit être maintenu afin d'assurer la viabilité à long terme de l'industrie du papier journal dans notre province. Nous exhortons le comité à chercher d'autres formules de recouvrement des coûts.

Nous aidons déjà l'APA à jouer son rôle dans la région de Corner Brook. Nous fournissons également des services à la Garde côtière. Nous essayons de nous rendre utiles dans toute la mesure du possible afin de faciliter la tâche à toutes les parties en cause. Nous travaillons en étroite collaboration avec la Garde côtière afin de permettre la coordination efficiente du mouvement des navires et des brise-glaces. Nous communiquons régulièrement avec la Garde côtière, parfois deux fois par jour, pour l'informer des allées et venues de nos navires afin qu'elle puisse organiser des convois et économiser ainsi sur le prix de ses services.

Par ailleurs, nous avons conclu un contrat avec la Gorthon Lines Incorporated pour qu'elle assure le transport de presque tout notre papier journal. La compagnie a huit cargos qui font le trajet à Corner Brook. Ces cargos sont tous conçus pour naviguer dans les glaces et sont dotés d'équipages qui ont une longue expérience de la navigation dans les glaces. De ce fait, nous avons moins besoin de recourir aux services de brise-glaces.

Nous mettons à la disposition des navires de la Garde côtière nos installations d'amarrage à Corner Brook. Nous assurons leur ravitaillement en eau douce. Nous leur fournissons également un service de courrier. En outre, nous avons notre propre remorqueur qui brise régulièrement les glaces dans l'arrière-port. Nous brisons les glaces autour de nos quais et aussi autour des quais publics, et nous ne demandons pour cela que des droits minimes afin d'essayer de recouvrer certains de nos coûts. Nous offrons également nos services au groupe Oceanex à Corner Brook.

[Texte]

[Traduction]

• 1145

I'd like to put a point in with respect to Oceanex here. During the last two years Oceanex has stopped its winter operations in Corner Brook because of concerns that ice would affect its schedules. So for two years they've been taking their vessels into St. John's, Newfoundland and trucking their supplies and materials to and from St. John's at added cost. So that's one of the impacts they're already feeling because of the ice.

Unfortunately for Corner Brook, we're not in a position to move the amounts of newsprint that we have in that route.

We have some recommendations for the committee.

With respect to the ports sector, the proposed rate increases by harbours and ports that were provided to us in January should be reassessed in light of the impact on existing businesses using public port facilities.

With respect to pilotage, the Atlantic Pilotage Authority must take the lead role in developing cost-reduction strategies for individual regions. The APA should initiate a review of financial performance with users as part of a consultative process to increase cost recovery.

The Atlantic Pilotage Authority should initiate the investigation of partnership options within the regions.

Pilotage authorities should conduct an assessment of service requirements within the regions to determine which services are essential, as opposed to those defined by the Canada Shipping Act. What I'm referring to here is the compulsory requirement of pilotage in Corner Brook for those vessels that visit us 24 times a year whose captains and crews are experienced and know our port well. As I mentioned earlier, we are stressing the partnership option and we're open to some involvement.

With respect to the St. Lawrence Seaway—I talked earlier about the good fortune the seaway is having—I reiterate that giving priority to the seaway and the St. Lawrence River or any reallocation of resources into this region should not be done at the expense of people in Atlantic Canada.

With respect to recommendations regarding the coast guard, again a user-pay approach to ice-breaker services should not be introduced. There should be no shift in priority of services or reduction in levels of ice-breaker services. Present service levels must be maintained within the Atlantic region—and I'd like to place emphasis on the west coast region of Newfoundland.

Any possible user-pay initiative that would exacerbate existing regional disparities should be rejected by the committee. Any possible user-pay initiative that would further weaken the economic performance of the newsprint industry in our province should also be rejected by your committee.

Permettez-moi d'apporter une précision relativement à Oceanex. Depuis deux ans, la compagnie ne se sert plus du port de Corner Brook pendant l'hiver de peur qu'elle ne puisse respecter ses délais en raison des glaces. Ainsi, depuis deux ans, ses navires mouillent à St. John's, à Terre-Neuve, et elle a recours à des camions pour le transport entre Corner Brook et St. John's, ce qui lui coûte plus cher. Ainsi, la compagnie est défavorisée par les glaces qui perturbent la navigation.

Malheureusement pour nous, le volume de papier journal que nous avons à expédier est tel que nous ne pouvons pas recourir à cette solution.

Nous avons certaines recommandations à faire au comité.

En ce qui concerne le secteur des ports, les augmentations de tarif proposées par la Société des havres et des ports en janvier devraient être réexaminées à la lumière des répercussions qu'elles auront sur les entreprises qui se servent des installations portuaires publiques.

En ce qui concerne le pilotage, l'Administration de pilotage de l'Atlantique doit jouer un rôle de chef de file dans l'élaboration de stratégies qui pourraient être mises en oeuvre dans différentes régions afin de réduire les coûts. L'APA devrait entreprendre d'examiner avec les utilisateurs ses résultats financiers dans le cadre d'un processus de consultation visant à assurer le recouvrement d'une plus grande part de ses coûts.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique devrait prendre l'initiative d'explorer diverses formules de partenariat qui pourraient être mises en oeuvre dans les régions.

Les administrations de pilotage devraient évaluer les besoins des régions afin de déterminer quels sont les services essentiels, au lieu de s'en tenir à la liste des services qui sont énoncés dans la Loi sur la marine marchande du Canada. Je songe ici aux navires qui viennent à Corner Brook 24 fois par an, dont le capitaine et l'équipage sont expérimentés et connaissent bien notre port, et qui doivent obligatoirement demander des services de pilotage. Comme je l'ai déjà indiqué, nous voulons mettre l'accent sur les partenariats et nous sommes prêts à collaborer aux efforts en ce sens.

Pour ce qui est de la Voie maritime du Saint-Laurent—j'ai parlé tout à l'heure de l'excellente situation dans laquelle se trouve la Voie maritime—, je répète que, si l'on décide de donner la priorité à la Voie maritime et au fleuve Saint-Laurent ou encore d'accroître la part des fonds qui y est affectée, cela ne devrait pas se faire au détriment du Canada atlantique.

Pour ce qui a trait à la Garde côtière, nous recommandons de ne pas opter pour le financement des services de brise-glaces par les utilisateurs. Nous recommandons également qu'aucun changement ne soit apporté relativement à la priorité des services et que l'actuel niveau des services dans la région atlantique soit maintenu—et je tiens à attirer tout particulièrement votre attention sur la région de la côte ouest de Terre-Neuve.

Toute mesure visant à assurer le financement des services par les utilisateurs et qui accentuerait les disparités régionales existantes devrait être rejetée par le comité. Toute mesure de financement par les utilisateurs qui affaiblirait encore davantage l'activité économique de l'industrie du papier journal dans notre province devrait également être rejetée par le comité.

[Text]

The initial submission that we received by way of the Canadian Pulp and Paper Association came from the coast guard and identified at that time that there will be changes in three basic sectors. However, they did state in their letter: "Please note, there will be no user fee system for ice-breakers". We only wish that particular letter would have said: "We also say that in future there won't be any user-pay approach with respect to ice-breaker services".

There are a lot of questions about the future of cost recovery with respect to government-supplied services. Will cost recovery measures differentiate between commercial and non-commercial users? Will all services be subject to user pay? Which services will be targeted? How will user-pay be administered? What formulas will determine user contributions? Which services should government be solely responsible for providing? Will services related to safety and environment be given special consideration? Does government no longer see as one of its responsibilities the maintenance of infrastructure and services that tend to minimize regional disparities?

Both the Government of Newfoundland and the federal government have acknowledged their responsibility to create a business environment that is good for business and can attract new business investment. For Corner Brook Pulp and Paper this suggests the maintaining of a marine transportation system that allows us efficiently and effectively to move our products worldwide.

We at Corner Brook Pulp and Paper certainly hope that the committee will take a strong message back to the minister and the government that we want to help in some ways, but, with respect to user-pay for these big services such as ice-breakers, we simply can't afford it.

That ends our presentation. If anybody has any questions for Kevin or me, we'd like to hear them. Thank you very much.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much for your submission to the committee. It is comprehensive and thorough, and we appreciate the work you've put into it.

• 1150

Mr. Comuzzi, did you want to begin?

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Chairman.

Thank you, gentlemen, for your presentation. It's always refreshing to hear from the people who use the system and have to pay for the system and to have them enlighten us in certain areas.

You people should be politicians. You speak more diplomatically than some of us.

Is it the Gorthon company that supplies your marine transportation?

Mr. Mitchell: That's right. Eighty-three percent of our tonnage is carried by Gorthon Lines from Sweden.

[Translation]

Dans le document initial de la Garde côtière qui nous avait été remis par l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, il était question d'apporter des changements dans trois secteurs de base. Cependant, l'Association précisait dans sa lettre: «Il convient de signaler qu'il n'y aura pas de droits exigés pour les services de brise-glaces.» Si seulement l'Association nous avait dit dans cette lettre: «Nous tenons à vous signaler qu'il n'y aura pas, à l'avenir, de financement des services de brise-glaces par les utilisateurs.»

Le recouvrement des coûts de services assurés par l'État suscite beaucoup d'interrogations. Cherchera-t-on à distinguer entre les utilisateurs commerciaux et non commerciaux? Les services seront-ils tous soumis aux principes du paiement par les utilisateurs? Quels services seront ciblés en particulier? Comment le principe du paiement par les utilisateurs sera-t-il appliqué? Quelles formules seront utilisées pour calculer la part exigée de l'utilisateur? Quels services devraient être la responsabilité exclusive de l'État? Quels services liés à la sécurité et à l'environnement mériteront une considération spéciale? Le gouvernement considère-t-il qu'il n'a plus à assurer les services et les structures qui tendent à minimiser les disparités régionales?

Le gouvernement terre-neuvien et le gouvernement fédéral reconnaissent tous deux qu'il leur incombe de créer un milieu qui favorise l'activité économique et qui soit susceptible d'attirer de nouvelles entreprises. La Corner Brook Pulp and Paper estime que, pour cela, il nous faut pouvoir continuer à compter sur un système de transport maritime qui nous permette d'expédier nos produits aux quatre coins du globe de manière efficace et efficiente.

La Corner Brook Pulp and Paper espère que le comité fera bien savoir au ministre et au gouvernement que nous sommes prêts à faire notre part, mais que nous serions ruinés si l'on décidait de faire payer aux utilisateurs des services d'envergure comme ceux des brise-glaces.

Voilà qui met fin à notre exposé. Si vous avez des questions à poser à Kevin ou à moi-même, nous serons heureux d'y répondre. Merci beaucoup.

Le président: Messieurs, je vous remercie sincèrement pour l'exposé que vous venez de nous présenter. C'était un exposé très complet, et nous savons qu'il est le fruit d'un effort considérable de votre part.

Monsieur Comuzzi, vous voulez commencer?

M. Comuzzi: Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs, pour votre exposé. Il est toujours intéressant d'entendre des gens comme vous qui utilisent le système et qui doivent en assumer le coût nous éclairer sur certaines questions en particulier.

Vous devriez faire de la politique. Vous êtes plus diplomates que certains d'entre nous.

Est-ce la compagnie Gorthon qui assure le transport maritime de vos produits?

M. Mitchell: C'est cela. C'est la compagnie Gorthon Lines, de Suède, qui assure le transport de 83 p. 100 de notre tonnage.

[Texte]

Mr. Comuzzi: They do about 229 visits to your port a year.

Mr. Mitchell: They have roughly about 52 ships coming and going.

Mr. Comuzzi: Is there a commonality with the ship captains who come into your port to pick up paper and to bring in the recycled products?

Mr. Mitchell: Mr. Comuzzi, there is quite a bit. In fact, we had one captain who just retired last year who had been coming to Corner Brook since 1949. He started out as a young boy on different ships in newspaper, and he was with us right up until last year when he retired. Currently, we have captains who visit our port very regularly.

Mr. Sheahan: One of the ships is called the *Corner Brook*, the other is called the *Humber Arm*, and a third ship is called the *Ivan*. These ships pretty well service our port.

Mr. Comuzzi: They are designated for your port.

Mr. Sheahan: Correct. They're regular visitors.

Mr. Comuzzi: You would think the captain would know the terrain, the water conditions, and the—

Mr. Sheahan: He does.

Mr. Comuzzi: Of that ship?

Mr. Sheahan: Yes.

Mr. Comuzzi: In that particular situation, the captain on that Gorthon line probably has more knowledge about your port at Corner Brook than maybe some of the pilots do.

Mr. Mitchell: We certainly wouldn't want to downplay the importance of pilots in some regions of Newfoundland.

Mr. Comuzzi: That's why I said you're more diplomatic than some of the politicians.

Mr. Mitchell: In Corner Brook, you're right, the captains are extremely familiar with our area.

Let's be honest here. We have pilotage requirements here because of the Canada Shipping Act, which say that international vessels coming into Canadian waters have to have a pilot coming and going.

In Corner Brook, for instance, the Oceanex vessels that come there are Canadian ships, and the captains have completed a course, I believe, or signed a certificate saying they dock their own ships. So Oceanex doesn't use a pilot in Corner Brook. Other vessels do.

Mr. Comuzzi: So what you're saying is that just in that one area alone you could reduce your cost of accepting recycled product and shipping new product by something like \$1,300 to \$2,000 a trip.

Mr. Mitchell: The cost of the ship would be reduced by \$1,300 to \$2,000 per ship.

[Traduction]

M. Comuzzi: En tout, ses navires arrivent chez vous 229 fois par an.

M. Mitchell: Elle a environ 52 navires qui font le trajet.

M. Comuzzi: Arrive-t-il souvent que les navires qui arrivent chez vous pour prendre votre papier journal et vous apporter des produits recyclés aient le même capitaine?

M. Mitchell: Oui, cela arrive très souvent, monsieur Comuzzi. Il y a même un capitaine qui a pris sa retraite l'an dernier et qui venait à Corner Brook depuis 1949. Il avait commencé tout jeune comme membre d'équipage de différents cargos de papier journal, et il a continué jusqu'à l'an dernier, quand il a pris sa retraite. À l'heure actuelle, nous avons certains capitaines qui viennent chez nous très souvent.

M. Sheahan: Il y a le *Corner Brook*, le *Humber Arm* et le *Ivan*. Ce sont ces trois cargos qui servent essentiellement notre port.

M. Comuzzi: Ils sont désignés pour vous servir.

M. Sheahan: C'est juste. Ils viennent régulièrement chez nous.

M. Comuzzi: On pourrait penser que le capitaine connaît bien la géographie de la région, les conditions maritimes et. . .

M. Sheahan: Il les connaît bien, effectivement.

M. Comuzzi: Le capitaine de ce navire?

M. Sheahan: Oui.

M. Comuzzi: Ainsi, le capitaine de la compagnie Gorthon connaît peut-être mieux le port de Corner Brook que certains des pilotes.

M. Mitchell: Nous ne voudrions aucunement minimiser l'importance des services de pilotage dans certaines régions de Terre-Neuve.

M. Comuzzi: J'ai bien dit que vous étiez plus diplomate que certains hommes politiques.

M. Mitchell: Vous avez raison toutefois: les capitaines qui viennent à Corner Brook connaissent très bien notre région.

Soyons francs. Nous avons besoin de services de pilotage à cause de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui dispose que les navires étrangers arrivant dans les eaux canadiennes doivent être pilotés par un pilote canadien à l'arrivée et au départ.

Dans le cas d'Oceanex, ce sont des navires canadiens qui viennent à Corner Brook, et les capitaines de ces navires doivent avoir suivi un cours ou signé un certificat indiquant qu'ils mettent leur navire à quai eux-mêmes. Ainsi, les navires d'Oceanex qui mouillent à Corner Brook n'ont pas recours aux services d'un pilote. Les autres navires y ont toutefois recours.

M. Comuzzi: Ainsi, vous dites que, du simple fait de ne pas avoir à payer de services de pilotage, vous pourriez réduire de 1 300\$ à 2 000\$ le coût de chaque cargo qui vient vous apporter des produits recyclés et prendre votre papier journal.

M. Mitchell: Le coût serait réduit de 1 300\$ à 2 000\$ par navire.

[Text]

Mr. Sheahan: Which would reflect in our costs.

Mr. Comuzzi: Which would reflect in your costs, your competitive advantage, and your ability to sell in a global economy.

Mr. Sheahan: Absolutely.

Mr. Comuzzi: Thank you.

I have just one other question, Mr. Chairman. Kruger is an American company.

Mr. Sheahan: No.

Mr. Comuzzi: No? Tell me about Kruger.

Mr. Sheahan: Kruger is a Canadian corporation. Corner Brook Pulp and Paper, first of all, is an independent corporation, all of the outstanding shares of which are held by Kruger Inc., which is based in Montreal, Canada. They have operations in Quebec, Ontario, Newfoundland, the United States, Britain, South America, and Italy, and they have sales offices in many parts of the world.

Mr. Comuzzi: But is it primarily a pulp and paper company?

Mr. Sheahan: Primarily, yes, with a little bit of lumber and some other business.

Mr. Comuzzi: You don't produce any dimensional lumber in Corner Brook.

Mr. Sheahan: No, we do not.

Mr. Comuzzi: Do you produce kraft?

Mr. Sheahan: No, strictly newsprint.

Mr. Comuzzi: I see. Do you have any other other operations in Newfoundland other than Corner Brook?

Mr. Sheahan: No, just Corner Brook Pulp and Paper and the associated woodlands and the power company at Deer Lake, where we generate hydro.

Mr. Comuzzi: You are a coal generator?

Mr. Sheahan: No, hydro generation. We have a hydro plant there generating from a water reservoir.

Mr. Comuzzi: Kruger owns that?

Mr. Sheahan: Yes, that's correct.

Mr. Comuzzi: I see, and you're allowed to do that. That keeps your power costs down.

Mr. Sheahan: Yes. When the mill was built in 1924, that was one of the reasons it was located where it was, for the power supply.

Mr. Comuzzi: Insofar as Corner Brook is concerned, do you have any concern about the future supply of wood fibre?

Mr. Sheahan: No. We have wood supply projections through to 2050 that show that in fact we're operating slightly below the sustained yield level for the forests under our control.

[Translation]

M. Sheahan: Et cela se répercuterait sur nos coûts.

M. Comuzzi: Cela se répercuterait sur vos coûts, sur votre avantage compétitif et sur votre capacité à vendre votre produit sur le marché mondial.

M. Sheahan: Tout à fait.

M. Comuzzi: Je vous remercie.

J'ai une dernière question, monsieur le président. Kruger est une compagnie américaine.

M. Sheahan: Non.

M. Comuzzi: Non? Dites-moi ce qu'il en est de Kruger.

M. Sheahan: Kruger est une société canadienne. Permettez-moi tout d'abord de vous dire que la Corner Pulp and Paper est une société indépendante dont toutes les actions en circulation sont détenues par Kruger Inc. qui a son siège à Montréal, au Canada. La société a des installations de production au Québec, en Ontario, à Terre-Neuve, aux États-Unis, en Grande-Bretagne, en Amérique du Sud et en Italie, et elle a des bureaux de vente dans bien des régions du monde.

M. Comuzzi: Mais est-ce principalement une société de pâte et papiers?

M. Sheahan: Oui, c'est principalement une société de pâtes et papiers, mais le bois d'oeuvre et certains autres produits représentent aussi une petite part de ses activités.

M. Comuzzi: Vous ne fabriquez pas de bois de construction à Corner Brook.

M. Sheahan: Non, nous n'en fabriquons pas.

M. Comuzzi: Fabriquez-vous du papier kraft?

M. Sheahan: Non, nous ne fabriquons que du papier journal.

M. Comuzzi: Je vois. Avez-vous d'autres installations à Terre-Neuve, à part celle de Corner Brook?

M. Sheahan: Non, il n'y a que la Corner Brook Pulp and Paper de même que les terrains boisés avoisinants et la centrale de Deer Lake, où nous produisons de l'électricité.

M. Comuzzi: C'est une centrale au charbon?

M. Sheahan: Non, c'est une centrale hydroélectrique. Nous y produisons l'électricité à partir d'un réservoir d'eau.

M. Comuzzi: C'est Kruger qui en est propriétaire?

M. Sheahan: En effet.

M. Comuzzi: Je vois. On vous permet de faire cela. Votre électricité vous coûte moins cher de cette façon.

M. Sheahan: En effet. C'est une des raisons pour lesquelles l'usine a été bâtie à cet endroit en 1924, parce que nous avons accès à cette source de production hydroélectrique.

M. Comuzzi: La Corner Brook Pulp and Paper s'inquiète-t-elle de ses approvisionnements futurs en fibre de bois?

M. Sheahan: Non. Nos projections d'approvisionnement, qui vont jusqu'à 2050, montrent qu'en fait l'exploitation des forêts sous notre contrôle est légèrement inférieure au niveau de rendement.

{Texte}

Mr. Comuzzi: Therefore, given a control of costs and a reduction of some transport costs, your potential for employment in that area is very good.

Mr. Sheahan: Very good.

Mr. Comuzzi: Providing you can control costs. There's no problem with wood supply.

Mr. Sheahan: There's no problem with wood supply.

While we have a power cost advantage, of which I think most people are aware, we, in common with Abitibi-Price in Newfoundland, have a transportation disadvantage, which is quite dramatic because it compares with \$28 a tonne for producers in the U.S. south, as an example. Those are the lowest-cost producers, in Calhoun, Tennessee and places such as Dublin, Georgia and Bowater Mill or Catawba.

Mr. Comuzzi: Where is your biggest market in the U.S.?

Mr. Sheahan: Our biggest market is the eastern seaboard from New England to Virginia. That would be the biggest chunk of our market there, with the U.K. and Europe being next.

Mr. Mitchell: Mr. Comuzzi, for your information, part of the brochure to the committee identifies what the various operations at Kruger are. There's even a nice picture of Corner Brook, to put it in perspective for you.

Mr. Comuzzi: Thank you.

Mr. Sheahan: It's a beautiful city. You should visit it sometime. We have some excellent hotel and skiing facilities.

Mr. Comuzzi: I would like to do that.

Mr. Guimond: You export 98.9% of your production because of the situation of the mill. It's easier for you to sell paper in Europe or in India in comparison with the Three Rivers mill. Maybe the Three Rivers mill sells more to the Canadian market.

Mr. Mitchell: Exactly.

Mr. Guimond: Yes. I worked for 14 years in the paper industry. I know your mill manager very well.

Mr. Mitchell: He mentioned your name to me, in fact. He said we should touch base.

Mr. Guimond: Is Alain still your mill manager?

Mr. Mitchell: He came to our mill as a manager last year in February, so he has a year under his belt now. He's doing okay there.

Mr. Guimond: What is the percentage of your transportation costs that you effect to the pilotage? It's less than 1%. What is the percentage?

Mr. Mitchell: If you look at our sailings per year, in 1994 we had 78 sailings that required pilotage, and the average cost would be \$1,500. So if you look at that, it will give it to you.

{Traduction}

M. Comuzzi: Par conséquent, à condition que certains coûts soient contrôlés, voire réduits, dans le domaine des transports, votre potentiel d'emploi dans cette région est très bon.

M. Sheahan: Très bon.

M. Comuzzi: À condition de pouvoir contrôler certains coûts. Vous n'avez pas de problème d'approvisionnement en bois.

M. Sheahan: Non.

Tout en étant avantagés au niveau du prix de l'énergie, comme la majorité des gens le savent, au niveau du transport et comme Abitibi-Price à Terre-Neuve, nous sommes très largement désavantagés quand on pense que dans le Sud des États-Unis, par exemple, le transport à la tonne revient à 28\$. Ces entreprises dont le prix de revient est le moins élevé se trouvent à Calhoun, au Tennessee, et à d'autres endroits comme Dublin, en Georgie, et Bowater Mill ou Kattava.

M. Comuzzi: Où se trouve votre plus gros marché aux États-Unis?

M. Sheahan: Notre plus gros marché se trouve le long de la côte est, de la Nouvelle-Angleterre à la Virginie. C'est la part la plus importante de notre marché, suivie du Royaume-Uni et de l'Europe.

M. Mitchell: Monsieur Comuzzi, à titre d'information, nous donnons dans notre brochure la liste des diverses activités de Kruger. Il y a même une jolie photo de Corner Brook pour vous rappeler où nous nous trouvons.

M. Comuzzi: Merci.

M. Sheahan: C'est une ville magnifique. Vous devriez la visiter un jour. Nous avons d'excellentes installations hôtelières et de sports d'hiver.

M. Comuzzi: Cela me plairait beaucoup.

M. Guimond: Vous exportez 98,9 p. 100 de votre production à cause de votre situation géographique. Il vous est plus facile de vendre du papier en Europe ou en Inde qu'à Trois-Rivières, par exemple. Il est possible que l'usine de Trois-Rivières vende plus sur le marché canadien.

M. Mitchell: Exactement.

M. Guimond: Oui. J'ai travaillé pendant 14 ans dans l'industrie du papier. Je connais très bien le directeur de votre usine.

M. Mitchell: Il m'a mentionné votre nom. Il m'a dit que nous devrions nous entendre.

M. Guimond: Est-ce qu'Alain est toujours votre directeur?

M. Mitchell: Il est arrivé à notre usine comme directeur l'année dernière en février, cela fait donc maintenant un an qu'il travaille pour nous. Il se débrouille très bien.

M. Guimond: Quel est le pourcentage de vos coûts de transport affecté au pilotage? Est-ce que cela représente moins de 1 p. 100? Quel est le pourcentage?

M. Mitchell: Si on prend le chiffre par année, en 1994 nous avons effectué 78 expéditions par bateau qui ont nécessité des services de pilotage, à un coût moyen de 1 500\$. Cela vous donne une idée de ce que cela représente.

[Text]

In 1995 we expect to have about 83 sailings, again at an average cost of \$1,500 to \$1,600 per in and out, one turnaround.

Mr. Guimond: If we compare with your total costs, what is the percentage of the pilotage? It's less than 1%.

Mr. Mitchell: Yes. It's extremely small, Michel.

Mr. Sheahan: It's worth saying, though, that probably one of the reasons we have survived and in fact are prospering in the business is that we have paid attention to the details in the costs. We are one of the lower-cost mills for that reason. We went about it in such a way that we looked at the small costs, and very large numbers of them, to achieve what we've achieved, rather than just looking for the big ones. I'm just trying to make a point that every dollar counts.

Mr. Mitchell: We've turned over every possible rock, and we're still turning a few more over in 1995, from wage reductions to deferrals, to improvement in efficiency, the whole thing, to transportation.

Mr. Guimond: On ice-breaking, I was glad to hear you mention that the experience here is in the most severe ice conditions, because at every meeting Mr. Gouk refers to the ice-breaking service being only for the port of Montreal. I think Mr. Gouk is happy to...

Mr. Mitchell: As I mentioned earlier, the ice-breaker service is extremely important to Corner Brook Pulp and Paper. Without it, we just couldn't operate in the wintertime.

Mr. Guimond: Ice-breaking service is not only for the port of Montreal.

Mr. Mitchell: That's right.

Mr. Guimond: Thank you.

What are the results, as a percentage, for February 1995? Do you have the percentage of the ice-breakers for February 1995? Is it in the same path?

• 1200

Mr. Mitchell: No, it's not in the same path. To date 1995 has been a very extraordinary year for ice. By that I mean the lack of it. We've been very fortunate; we haven't required very much ice-breaker assistance. We've had a small amount of work done in the Humber Arm and the Bay of Islands, right in our own area. Yesterday was about the first time we had to get heavy into ice-breakers, because we had a ship coming up to us from Richmond, Virginia, that got caught up in the ice at St. George's Bay. At that point the *Earl Grey* provided some assistance to free the ship, and I hope the ship got in by last night.

So yes, this year is a very different year, but generally ice conditions are extremely difficult on the province's west coast. We have a predominant westerly wind that drives ice on shore on the west coast of Newfoundland, and this creates some pretty

[Translation]

En 1995, nous prévoyons environ 83 transports par bateau, encore une fois à un coût moyen de 1 500\$ à 1 600\$ pour l'entrée et la sortie du port.

M. Guimond: Comparé au total de vos coûts, que représente le pilotage? Moins de 1 p. 100?

M. Mitchell: Oui. C'est très très minime, Michel.

M. Sheahan: Il n'empêche qu'économiser ce genre de coût en vaut la peine. Il est probable qu'une des raisons pour lesquelles nous survivons et en fait nous prospérons est que nous prêtons attention à ce genre de détails. C'est une des raisons pour lesquelles nous sommes une des usines dont les coûts sont les moins élevés. Pour parvenir au résultat actuel, nous avons tenu compte de toute une myriade de petits coûts plutôt que de nous intéresser seulement aux plus importants. Je veux dire que chaque dollar compte.

M. Mitchell: Nous avons fait le maximum et nous continuerons à faire des efforts en 1995, depuis les réductions de salaire jusqu'aux reports d'impôt en passant par une amélioration de la productivité, absolument tout, y compris le transport.

M. Guimond: À propos des services de brise-glaces, j'ai été heureux de vous entendre dire qu'ils vous sont indispensables à cause des conditions climatiques très sévères car, à chaque réunion, M. Gouk n'a de cesse de rappeler que ces brise-glaces ne servent qu'au port de Montréal. Je crois que M. Gouk est heureux d'apprendre...

M. Mitchell: Comme je l'ai dit tout à l'heure, les services de brise-glaces sont extrêmement importants pour l'usine de pâtes et papiers de Corner Brook. Sans eux, nous serions bloqués tout l'hiver.

M. Guimond: Ces services ne sont pas uniquement réservés au port de Montréal.

M. Mitchell: Exactement.

M. Guimond: Merci.

Quels sont les résultats, en pourcentage, pour février 1995? Avez-vous le pourcentage des services de brise-glaces pour février 1995? Est-ce que c'est la même chose?

M. Mitchell: Non, ce n'est pas la même chose. Jusqu'à présent, l'année 1995 a été une année extraordinaire. J'entends qu'il n'y a pratiquement pas eu de glace. Nous avons eu beaucoup de chance; nous n'avons pas eu beaucoup besoin des services de brise-glaces. Nous avons eu quelques petits problèmes dans le Bras d'Humber et dans la Baie des Îles juste à côté de chez nous. C'est hier que nous avons dû faire appel aux services de brise-glaces pour la première fois parce qu'un bateau qui nous arrivait de Richmond, en Virginie, s'est trouvé coincé dans les glaces dans la Baie St-George. Le *Earl Grey* est venu porter assistance au bateau et j'espère qu'il est arrivé à bon port hier soir.

Donc, oui, cette année est très différente, mais d'une manière générale, les conditions de glace sont extrêmement difficiles sur la côte ouest de la province. Il y a un vent d'ouest prédominant qui pousse la glace sur la côte ouest de Terre-

[Texte]

serious ice pressure events. But this year has been pretty good so far. We'll keep our fingers crossed that we'll get through March, and if we do I'm certain the cost of ice-breaking in our region will be very low this year compared to past years.

Mr. Guimond: You mentioned that you studied some alternatives to marine transportation and you mentioned that you have investigated other Newfoundland ports. I presume that you checked the possibility of Stephenville because if I remember, Corner Brook is only 30 kilometres from Stephenville.

Mr. Mitchell: No, Corner Brook is about 52 miles from Stephenville, roughly 50 miles.

We've looked at Stephenville. Stephenville unfortunately is faced with some of the same conditions we have in Corner Brook. In a lot of cases when we have trouble in our area, they have trouble in Stephenville and St. George's Bay. In fact, I mentioned the ship yesterday—it was outside Stephenville in the St. George's Bay area. So they're faced with some similar problems that we have. I'm sure this afternoon when Abitibi-Price comes here and makes its presentation, you'll hear more of its concerns with respect to ice.

But we've looked at that option and it is not economical for us to do that. There will be only a very small window of opportunity during the ice season to bring paper into Stephenville.

Mr. Guimond: Two weeks ago we were in Mont-Joli and had a presentation of some former colleagues of Gaspesia Pulp and Paper in Chandler. We had the same comments about user pay for ice-breakers and for coast guard.

I have this question and I would like to have you answer it. What are the results of your mill since the beginning of the cycle that started in 1990? How many millions did the Corner Brook mill lose in money?

Mr. Mitchell: I'll turn the question over to Kevin. He may have more information on that.

Mr. Sheahan: We're a private corporation, as you know.

Mr. Guimond: We can have those figures with the CPPA, you know.

Mr. Sheahan: Let me say this: we lost multiple millions, in excess of \$40 million during that period.

Mr. Guimond: In excess of \$40 million since 1990?

Mr. Sheahan: Yes, and we have returned to profitability over the last three months. We had to go through very difficult restructuring during that period, which was accomplished only twelve months ago, without which we would not have survived as an industry in Corner Brook. However, you should put all that in the context that we are still one of the lower-cost mills in Canada in terms of manufacturing costs. We're a very efficient operation.

A voice: You keep paying for everything here.

[Traduction]

Neuve et cela provoque des embâcles assez sérieux. Mais cette année jusqu'à présent, il ne faut pas se plaindre. Si nous arrivons à nous en tirer comme ça jusqu'en mars, et nous nous croisons les doigts, je suis certain que le coût des services de brise-glaces dans notre région sera nettement inférieur cette année à celui des années précédentes.

M. Guimond: Vous avez dit avoir étudié quelques solutions de rechange au transport maritime et vous avez mentionné d'autres ports de Terre-Neuve. Je suppose que vous avez vérifié les possibilités offertes par Stephenville car, si ma mémoire est exacte, Corner Brook n'est qu'à environ 30 kilomètres de Stephenville.

M. Mitchell: Non, Corner Brook est à environ 52 milles de Stephenville, environ 50 milles.

Nous avons pensé à Stephenville. Malheureusement, Stephenville connaît un peu les mêmes problèmes que Corner Brook. Très souvent quand nous avons des problèmes dans notre coin, ils en ont aussi à Stephenville et à Baie St-George. Le bateau dont je viens de vous parler était en fait bloqué par les glaces dans la Baie St-George au large de Stephenville. Ils ont donc des problèmes assez analogues aux nôtres. Je suis sûr que cet après-midi, quand vous recevrez les représentants d'Abitibi-Price et qu'ils vous feront leur exposé, vous entendrez parler encore plus de ces problèmes de glaces.

Mais nous avons étudié cette option et pour nous elle n'est pas économique. Il n'y a qu'un tout petit créneau pendant la saison des glaces pendant lequel nous pourrions expédier notre papier par Stephenville.

M. Guimond: Il y a deux semaines, nous étions à Mont-Joli et certains anciens collègues de Gaspesia Pulp and Paper, de Chandler, sont venus témoigner. Ils nous ont dit la même chose à propos du coût des brise-glaces et de la Garde côtière.

J'ai cette question à laquelle j'aimerais que vous répondiez. Quels sont les résultats de votre usine depuis le début du cycle qui a commencé en 1990? Combien de millions l'usine de Corner Brook a-t-elle perdu?

M. Mitchell: Je demanderai à Kevin de répondre. Il a peut-être plus de renseignements que moi.

M. Sheahan: Comme vous le savez, nous sommes une entreprise privée.

M. Guimond: L'industrie peut nous fournir ces chiffres, vous savez.

M. Sheahan: Disons que nous avons perdu plusieurs millions de dollars, plus de 40 millions de dollars pendant cette période.

M. Guimond: Plus de 40 millions de dollars depuis 1990?

M. Sheahan: Oui, et nous n'avons retrouvé le chemin de la rentabilité que depuis trois mois. Nous avons dû traverser une période de restructuration très difficile, restructuration qui n'a pris fin qu'il y a 12 mois et sans laquelle notre industrie n'aurait pas survécu à Corner Brook. Cependant, il ne faudrait pas oublier que nous restons toujours une des usines canadiennes dont le prix de revient est le moins élevé. Nous sommes très efficaces.

Une voix: Vous continuez à payer pour tout ici.

[Text]

Mr. Sheahan: But nevertheless—

The Chairman: Thank you. Mr. Gouk.

Mr. Gouk: Your problem with transportation poses an interesting situation for me, because I try to draw on other experiences I've had. I have a kraft pulp mill in the heart of my riding, in the interior of British Columbia, that has transportation problems also but of a completely different nature. Although being 350 miles from the port of Vancouver, because of the development—or I should say the underdevelopment—of the rail system, they have to truck or track by rail some thousand miles to get to Vancouver. Now we have a labour disruption in the rail system that started Friday, and by Wednesday they're out of business.

So we all have unique situations with each of our own regions. That's something we have to come to terms with, in terms of your problem.

• 1205

About the ice-breaking services, notwithstanding the comments by my colleague, I recognize there may just be some other justification for the ice-breakers besides the port of Montreal. It is an issue raised for some of the Atlantic ports, and we wouldn't be doing justice to our business here if we just turned a blind eye to that.

My colleague Mr. Comuzzi mentioned the potential for saving by some change in the regulation on pilotage. What I would like to see is if there are some things we can clear up where maybe you're being charged unnecessary expenses—whether it's that or whether it's in other areas—such that we can reduce but at the same time draw some revenues for some specific services that maybe are not being paid for, such as ice-breaking services, done in such a way as not to say we are going to recover our costs from you come hell or high water, sink or swim, but rather, can we put things in better perspective? Are there some areas where we can reduce your costs in order that we can more justifiably charge for some other services that aren't being paid for? Do you see some potential for working something out along that line, provided it is kept in reasonable perspective?

Mr. Sheahan: I would say provided it respects the level playing field. . . in other words, as long as we remain competitive with other Canadian east coast ports, I don't think it would be a serious concern to us. What that means essentially is we remain competitive with the ice-free ports, whose costs are very similar.

Mr. Gouk: Yes. I recognize your problem. But you see, the problem is that this is being paid for not by the eastern ports but in fact by the Canadian country at large. When we talk about level playing fields. . . it is almost impossible to construct a model that could show us what a level playing field is, because of the diversity, geographically and everything else, of this country. What we are trying to find is some reasonable balance so we are getting paid, we are recovering for the services, and we concentrate on any economic impact that would have on you in trying to offset that by ensuring we are not charging you for anything we don't have to charge you for and the things we're charging for we're operating in the most effective and efficient manner possible.

[Translation]

M. Sheahan: Mais néanmoins. . .

Le président: Merci. Monsieur Gouk.

M. Gouk: Je trouve votre problème de transport très intéressant car j'essaie de faire des comparaisons avec ce que je connais. Il y a au centre de ma circonscription, à l'intérieur de la Colombie-Britannique, une usine de pâte kraft qui a aussi des problèmes de transport, mais d'une nature complètement différente. Bien qu'elle se trouve à 350 milles du port de Vancouver, l'itinéraire sur le réseau ferroviaire est tellement aberrant qu'il lui faut faire couvrir quelque 1 000 milles à ses produits avant qu'ils n'atteignent Vancouver. Vendredi, un conflit de travail a éclaté dans les chemins de fer et mercredi, ils devront cesser toute activité.

Nous avons donc des situations uniques dans chacune de nos régions. Il faut en tenir compte pour régler chaque problème, le vôtre par exemple.

Au sujet des services de brise-glaces, malgré ce que dit mon collègue, je reconnais que, mis à part le port de Montréal, il est possible qu'ils aient d'autres justifications. C'est un problème soulevé par certains des ports de l'Atlantique et ce ne serait pas faire correctement notre travail que de ne pas en tenir compte.

Mon collègue M. Comuzzi a parlé de la possibilité d'économiser en changeant certains règlements concernant le pilotage. Nous aimerions voir ce que nous pouvons faire pour éviter certaines dépenses inutiles tout en trouvant des recettes pour certains services spécialisés qui parfois ne sont pas rémunérés, comme par exemple les services de brise-glaces, mais pas n'importe comment ni à n'importe quel prix, au risque de vous faire, disons, couler. Est-il possible de réduire certains de vos coûts pour justifier la rémunération de certains services qui ne le sont pas suffisamment? Existe-t-il un compromis raisonnable?

M. Sheahan: À condition que les règles soient les mêmes pour tout le monde. . . En d'autres termes, à condition que nous restions compétitifs avec d'autres ports sur la côte est du Canada, je ne pense pas que cela poserait de graves problèmes. En bref, il ne faudrait pas que nous perdions notre compétitivité avec les ports libres de glaces dans des configurations géographiques analogues.

M. Gouk: Oui. Je comprends votre problème. Mais il n'en reste pas moins que cela revient à faire payer par tout le Canada des services offerts aux ports de la côte est. Vous parlez de règles égales. . . il est pratiquement impossible de concevoir un modèle où les règles sont égales, à cause de la diversité géographique ou autre de notre pays. Ce que nous recherchons, c'est un compromis raisonnable afin d'être payés, afin de rémunérer ces services, et il faudrait compenser les incidences économiques en supprimant les dépenses inutiles et en calculant au plus juste le prix des services que nous vous offrons, services dont l'efficacité doit être optimisée.

[Texte]

Mr. Sheahan: I think there are opportunities. In our presentation and in my initial comments I said there are opportunities out there for cost reductions that we're well aware of. I'm sure we'd be wide open to consultation on those issues.

Mr. Mitchell: I know the APA lost... not the APA. The government has injected, according to your terms of reference, \$50 million into pilotage authorities in Canada in the last twenty years. That's a nice piece of money. I believe with the right management and the right approach and the right partnerships that amount can be cut down drastically.

But as I said earlier, we're open to discussion. Nobody has discussed with us yet.

Mr. Hubbard: I've always been led to believe marine transportation, of all the modes, is the cheapest possible way of transporting freight. Yet on page 2 you indicate that yours is the third-highest cost for all the pulp mills in this study. Are there extenuating circumstances that have caused this cost to be up, and what is your cost per tonne for delivery costs to your markets?

Mr. Sheahan: In those graphs we show our total transportation costs to all markets was \$121 per tonne. In the U.S. market it was \$110.

If you take into account the fact that from the port of Corner Brook to, say, the port of Canaveral in Florida is almost exactly the same transportation distance as to London, England, it will give you some idea. We ship into Houston in the United States. We ship into Canaveral; Richmond, Virginia. All those ports are just about as far away as Europe. So it's a long distance from the Port of Corner Brook.

Mr. Mitchell: Again, the data shown shows our position among 35 Canadian manufacturers.

Mr. Hubbard: But is it the water transportation or is it other transportation costs that are making this...?

Mr. Sheahan: Let's put it this way. When we transport our paper from Corner Brook to, say, Richmond, Virginia, or Philadelphia, from that point on our costs are the same as for mainland mills, because then we have to put it into trucks, or into trains, or other surface transportation, to get it to the customer from that point. So our costs are the same as our competitors' from the point of landing in, say, Philadelphia; Portland, Maine; Cape Canaveral; Houston, Texas.

Mr. Hubbard: I'm still having difficulty with it. We ship, for example, from the Miramichi to Houston, Texas. Why would your costs be so much higher than those from the Miramichi?

[Traduction]

M. Sheahan: Je crois qu'il y a des possibilités. Dans notre exposé et au cours de mes commentaires initiaux, j'ai dit qu'il y avait des possibilités de réduction des coûts que nous connaissons parfaitement. Je suis sûr que nous serions tout à fait disposés à en discuter.

M. Mitchell: Je sais que l'Administration de pilotage de l'Atlantique... pas l'APA. Le gouvernement, selon votre ordre de renvoi, a injecté 50 millions de dollars dans les administrations de pilotage canadiennes au cours des 20 dernières années. Cela fait pas mal d'argent. Je crois qu'une bonne gestion, une bonne approche et une bonne participation devraient permettre de réduire largement ce poste budgétaire.

Mais comme je l'ai dit tout à l'heure, nous sommes prêts à discuter. Personne ne nous l'a encore demandé.

M. Hubbard: J'ai toujours cru que, de tous les modes de transport, le maritime était le moins onéreux. Pourtant, à la page 2, vous dites que cette étude indique que c'est le troisième coût le plus élevé pour les usines de pâtes et papiers. Y a-t-il des circonstances atténuantes responsables de cette augmentation du coût et quel est votre coût par tonne livrée?

M. Sheahan: Sur ces graphiques, nous montrons que le total de nos coûts de transport jusqu'à nos marchés représentait 121\$ par tonne. Sur le marché américain, il était de 110\$.

Si on tient compte du fait que la distance entre Corner Brook et, disons, le port de Canaveral en Floride est à peu près la même que pour Londres en Angleterre, cela donne une petite idée. Aux États-Unis, pour atteindre nos marchés, nous passons par Houston. Nous passons par Canaveral; Richmond, en Virginie. Tous ces ports sont pratiquement aussi loin que l'Europe. De Corner Brook, cela fait loin.

M. Mitchell: Encore une fois, ces données indiquent notre rang sur 35 fabricants canadiens.

M. Hubbard: Mais est-ce que c'est le transport par eau ou les autres coûts de transport qui font...?

M. Sheahan: Permettez-moi de vous présenter la chose ainsi. Lorsque nous transportons notre papier de Corner Brook à, disons, Richmond en Virginie, ou à Philadelphie, à partir de ce point, nos coûts sont les mêmes que pour les usines du continent car le transport se poursuit par voie de surface, par la route ou par le rail pour atteindre les clients. Donc, nos coûts sont les mêmes que ceux de nos concurrents à partir du point de débarquement à, disons, Philadelphie; Portland au Maine; Cap Canaveral; Houston, au Texas.

M. Hubbard: J'ai toujours du mal à comprendre. Nous expédions nos produits, par exemple, de Miramichi, à Houston au Texas. Pourquoi vos coûts seraient-ils si supérieurs à ceux de la région de Miramichi?

• 1210

Mr. Mitchell: We probably take a little bit more time from Newfoundland than Miramichi shipments. With regard to Miramichi, the amount of tonnage that goes into Houston from your area might be a lot less than ours. You have to realize that these figures are averages of our performance among the whole U.S. market and among the whole world market. So it would be hard for us to pinpoint your figures in Miramichi versus ours in Corner Brook. These particular graphs show our position among everybody in Canada, and they don't deal with individual markets.

M. Mitchell: Il faut probablement un peu plus de temps à partir de Terre-Neuve qu'à partir de la région de Miramichi. Il est possible que votre tonnage qui passe par Houston soit moins important que le nôtre. Vous devez comprendre que ces chiffres sont des moyennes sur l'ensemble du marché américain et du marché mondial. Il nous serait donc difficile de faire une comparaison entre les chiffres de Miramichi et ceux de Corner Brook. Ces graphiques indiquent notre rang par rapport aux autres au Canada, sans tenir compte des marchés individuels.

[Text]

[Translation]

Mr. Hubbard: What would be your cost per tonne from here to Houston in terms of water transportation—without the roads, just your marine sector?

M. Hubbard: Quel est le coût du transport de la tonne jusqu'à Houston—uniquement le coût du transport maritime?

Mr. Mitchell: I don't have that figure off the top of my head right now, but I would suspect about \$85.

M. Mitchell: Je ne connais pas ce chiffre par coeur, mais je dirais environ 85\$.

Mr. Gouk: Gentlemen, cuts are coming. They have to come. If you have any suggestions as to where we can reduce costs so that they won't negatively impact on you and cause hardship, I strongly urge you to write them out and send them to us.

M. Gouk: Messieurs, il va y avoir des compressions. C'est inévitable. Si vous avez des suggestions de coupures que vous pensez pouvoir absorber, je vous recommande fermement de nous les envoyer par écrit.

Mr. Sheahan: We'd be very happy to do that, and we'll let the clerk of the committee have that within, say, two weeks.

M. Sheahan: Avec grand plaisir. Votre greffière les recevra d'ici, disons, deux semaines.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk.

Le président: Merci, monsieur Gouk.

Gentlemen, in closing I just have a quick question. You stated that any increased priority to the St. Lawrence River and Seaway should—and Mr. Mitchell you said it so boldly—not be done at the expense of the users in the Atlantic region. Yet you want the stakeholders nationwide to share in the burden of ice-breaking services for Atlantic Canada. I guess the word "selfish" comes to mind. Are you prepared to pay some level of cost recovery?

Messieurs, en conclusion, j'ai une dernière petite question à vous poser. Vous avez dit que toute priorité accordée au Saint-Laurent et à la Voie maritime ne devrait pas l'être—et monsieur Mitchell, vous n'avez pas mâché vos mots—aux dépens des usagers de la région atlantique. Par contre, vous voulez que tout le monde participe au financement des services de brise-glaces de l'Atlantique. C'est un peu «égoïste», non? Êtes-vous prêts à assumer votre part?

Mr. Mitchell: Well, we'd have to consider that question in a little more detail. We're not trying to increase the coverage we get in Atlantic Canada. We have a service level right now that seems to be adequate—

M. Mitchell: Il faudrait réfléchir à cette question un peu plus en détail. Nous ne voulons pas qu'une plus grande part des dépenses du Canada atlantique soit prise en charge. Les services qui nous sont actuellement offerts semblent suffisants. . .

The Chairman: Yes, and it's paid for by the stakeholders in the rest of the country.

Le président: Oui, et payés par le reste du pays.

Mr. Mitchell: It certainly is. My comment was with regard to the St. Lawrence Seaway and the river itself. Because of the stressed importance on the port of Montreal and the seaway—and we expect that to become even more so—we don't want to see our share of resources right now being shifted away from us to put more ice-breakers or whatever into another area. That's basically what we're saying there.

M. Mitchell: C'est vrai. Mon commentaire visait la Voie maritime du Saint-Laurent et le fleuve lui-même. Nous ne voulons pas que l'importance primordiale du port de Montréal et de la Voie maritime—importance qui ne cessera de croître—entraîne un transfert des ressources, des services de brise-glaces, qui nous sont actuellement alloués. C'est tout ce que nous disons.

The Chairman: Thank you, Mr. Mitchell and Mr. Sheahan.

Le président: Merci, messieurs Mitchell et Sheahan.

• 1215

Mr. Sheahan: Perhaps I could just make one comment on that. I know this is an extreme statement, but I can assure you that if, for instance, it were incumbent on us to keep the port of Corner Brook open at our cost—and I know that's an extreme situation—the mill would not be there now. There is no doubt at all about that. The mill would not survive if it had to provide for keeping the port open for three months of the year.

M. Sheahan: J'aimerais ajouter un petit mot à ce sujet. C'est peut-être un peu dramatique, mais je peux vous assurer que si, par exemple, nous avions la responsabilité de dégager le port de Corner Brook à nos frais—je reconnais que c'est un raisonnement par l'absurde—notre usine n'existerait plus. Cela ne fait absolument aucun doute. Notre usine ne survivrait pas si nous avions la responsabilité de dégager le port pendant ces trois mois de l'année.

The Chairman: I don't think this committee is looking for you to pick up the tab—

Le président: Nous ne voulons pas vous faire payer toute la facture. . .

Mr. Sheahan: I understand that.

M. Sheahan: Je sais.

The Chairman: —but I think we're looking at a cost-shared situation down the road, hopefully to see if there's any opening there for that opportunity.

Le président: . . .mais nous sommes à la recherche d'une solution de partage des coûts et nous espérons que ce n'est pas une impossibilité totale.

Mr. Sheahan: That won't change dramatically because, as I say, we already have a \$75—or-so—a-tonne transportation cost disadvantage. That will continue to exist over the next 20, 30 years.

M. Sheahan: Cela n'aura pas de conséquence dramatique car, comme je l'ai dit, nous sommes déjà désavantagés au niveau du coût de transport qui se monte à environ 75\$ la tonne. Ce sera encore pareil dans 20 ou 30 ans.

[Texte]

The Chairman: Gentlemen, thank you very much for your submission. We appreciate what you've done.

Mr. Mitchell: Thank you very much for your time.

The Chairman: Colleagues, we still have two more presentations this morning before we break for lunch.

We now invite members of the Marine Institute to the table. John Connors is the head of the School of Marine Studies; Doug Goodridge is director of the Centre for Marine Environmental Initiatives. Gentlemen, welcome to the committee. We look forward to your submission. We've asked our presenters to stay within the 15-minute guideline so that we may ask questions of you following your presentation. So when you're set up and comfortable, please begin.

Mr. John L. Connors (Head, School of Marine Studies, Fisheries and Marine Institute of Memorial University of Newfoundland): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. I'd like first of all to thank you for the opportunity to make a presentation to the committee today.

I've been reminded to keep our comments as brief as possible, and I will certainly do that. We will focus primarily on recommendations we're making. The rationale for the recommendations is contained in the brief, so we won't spend a great deal of time going over the rationale.

The Marine Institute of Memorial University has a thirty-year history in Newfoundland in education and training, technology transfer, applied research and development, and support to marine public policy. We began as the College of Fisheries, Navigation, Marine Engineering and Electronics in 1964. In 1985 we moved to a new location and a new building and became known as the Fisheries and Marine Institute and the Marine Institute of Newfoundland and Labrador. Three years ago we became part of Memorial University of Newfoundland.

The two schools of the Marine Institute offer degree programs, including the first-ever degree in maritime studies; three-year diploma programs; two-year certificate programs; one-year graduate diploma programs; and a wide range of vocational and short courses. We have approximately 1,000 full-time, on-campus students and a total of about 1,500 full-time-equivalency students in total, including those off-campus.

The campuses of the institute include the main campus on Ridge Road, a marine base located on the south side of St. John's harbour, a recently modernized offshore survival and fire-fighting training and research centre in Foxtrap, about fifteen minutes from St. John's, and an annex to the main campus, located very near by.

[Traduction]

Le président: Messieurs, je vous remercie infiniment de votre témoignage. Nous vous sommes reconnaissants de ce que vous avez fait.

M. Mitchell: Merci de nous avoir accordé votre temps.

Le président: Chers collègues, nous avons encore deux témoins avant la pause-déjeuner.

Nous invitons les membres du Marine Institute à venir s'installer à la table. John Connors dirige la Faculté d'études maritimes; Doug Goodridge est directeur du Centre d'initiatives environnementales marines. Messieurs, bienvenue au comité. Nous attendons avec impatience de vous entendre. Nous demandons à nos intervenants de ne pas dépasser 15 minutes afin qu'il nous reste du temps pour leur poser des questions. Quand vous serez installés confortablement, je vous en prie, commencez.

M. John L. Connors (directeur, Faculté d'études maritimes, Institut maritime de l'Université Memorial de Terre-Neuve): Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs. J'aimerais commencer par vous remercier de votre invitation.

On m'a demandé d'être aussi bref que possible, et j'entends certainement l'être. Nous discuterons surtout de nos recommandations. Nous en donnons les raisons dans notre mémoire, de sorte que nous passerons assez rapidement là-dessus dans notre déclaration.

Le Marine Institute of Memorial University est actif depuis 30 ans à Terre-Neuve dans les domaines de l'éducation, de la formation, du transfert technologique, de la recherche et du développement appliqués et de l'appui à la politique maritime publique. Nous avons d'abord été le College of Fisheries and Navigation, Marine Engineering and Electronics en 1964. En 1985, nous avons déménagé et nous nous sommes installés dans un nouvel immeuble. C'est à ce moment-là que nous sommes devenus le Fisheries and Marine Institute et le Marine Institute of Newfoundland and Labrador. Il y a trois ans, nous nous sommes affiliés à la Memorial University de Terre-Neuve.

• 1220

Les deux écoles du Marine Institute offrent des programmes menant à un grade, y compris le premier grade jamais offert en études maritimes; des programmes de diplôme de trois ans; des programmes de certificat de deux ans; des programmes de diplôme universitaire supérieur d'un an ainsi qu'une vaste gamme de cours de formation professionnelle et abrégée. Nous avons environ 1 000 étudiants à plein temps sur le campus et environ 1 500 étudiants équivalents à temps plein au total, y compris les étudiants hors-campus.

Les campus de l'institut incluent le campus principal sur Ridge Road, une base maritime située du côté sud du port de St. John's, un centre de formation et de recherche récemment rénové sur la survie en haute mer et la lutte contre les incendies, situé à Foxtrap, à environ 15 minutes de St. John's, ainsi qu'une annexe au campus principal située tout près d'ici.

[Text]

The first overhead indicates the organizational structure and the centres associated with the Marine Institute. As you can see, we have two major schools within the Marine Institute, a School of Fisheries and a School of Maritime Studies. We are here today representing the Marine Institute generally, but specifically the School of Maritime Studies.

Within that school we have the Centre for Marine Environmental Initiatives, which Mr. Goodridge heads. This centre has a mandate in education and training, marine public policy, technology transfer, and applied research in the area of the marine environment.

The Centre for Marine Simulation houses the world's most sophisticated full-mission, motion-based bridge simulator; a ballast control and cargo operations simulator; an engine room simulator; a blind pilotage simulator; and Canada's first global maritime distress and safety system centre.

The Offshore Safety and Survival Centre, which originally cost \$6.5 million, was upgraded over the past two years with the addition of a \$6.5 million fire-fighting unit. So the total capital value of that facility is approximately \$12 million, as it is for the Centre for Marine Simulation.

All in all, the Marine Institute is one of the foremost centres in the world, and certainly it is the centre in Canada with the greatest collection of facilities and capabilities in the area of maritime studies.

We are pleased to present our brief today and to focus primarily on the areas of education and training, with some emphasis on research and development, and particularly initiatives with regard to the marine environment.

We feel that the ports sector needs the development of a port operation system, which would make it more cohesive and more effectively and efficiently operated. We feel that simulation technology has a role to play in developing that capability.

A number of marine professionals move regularly from a life at sea to a life in the support sector. In fact, a mariner's life at sea is approximately seven years on average. There are not many educational opportunities for mariners to make the transition from a life at sea to a life onshore in the support sector, and we feel that support should be given to facilitating the mobility of marine professionals from sea jobs to shore jobs.

In the area of the marine environment, we feel that ship reception facilities and services should be provided in major ports without specific costs to individual ships. We feel that the costs can be recovered through a general increase in port user fees.

Not enough attention is given to the impact on the marine environment of shipping practices. At the marine institute we have developed and incorporated into our diploma programs a course in marine environmental stewardship, the intent being to

[Translation]

La première diapositive décrit la structure organisationnelle et les centres affiliés au Marine Institute. Comme vous pouvez le constater, le Marine Institute compte deux écoles principales, l'École des pêches et l'École des études maritimes. Aujourd'hui, nous représentons le Marine Institute de façon générale, mais surtout l'École des études maritimes.

Notre école comprend le Centre for Marine Environmental Initiatives, dirigé par M. Goodridge. Le mandat de ce centre inclut l'éducation et la formation, la politique maritime publique, le transfert technologique et la recherche appliquée dans l'environnement marin.

Le Centre for Marine Simulation recèle le simulateur de pont animé, pleine mission, le plus perfectionné au monde; un simulateur de contrôle de ballasts et d'opérations du chargement; un simulateur de salle des machines; un simulateur de pilotage sans visibilité ainsi que le premier centre de système maritime de détresse et de sécurité du Canada.

Le Offshore Safety and Survival Centre, qui a coûté 6,5 millions de dollars au départ, s'est vu doté au cours des deux dernières années d'une unité supplémentaire de lutte contre les incendies qui a également coûté 6,5 millions de dollars. Les immobilisations totales pour ce centre ont été d'environ 12 millions de dollars, soit le même montant que pour le Centre for Marine Simulation.

De façon générale, le Marine Institute est l'un des plus grands centres au monde, et certainement le centre canadien qui compte le plus d'installations et le plus de moyens dans le domaine des études maritimes.

Nous sommes heureux de vous présenter notre mémoire aujourd'hui qui met essentiellement l'accent sur l'éducation et la formation, la recherche et le développement ainsi que les initiatives touchant l'environnement marin.

Nous pensons que le secteur des ports a besoin d'un système qui rende son fonctionnement plus cohésif et plus efficace. Selon nous, la technologie de la simulation a un rôle à jouer en vue de l'instauration d'un tel système.

Un certain nombre de marins professionnels passent régulièrement de la vie en mer à la vie à terre dans le secteur du soutien. En fait, la vie en mer d'un marin dure environ sept ans en moyenne. Il n'y a pas beaucoup de services éducatifs à l'intention des marins qui désirent effectuer la transition de la vie en mer à la vie à terre dans le secteur du soutien. Nous pensons qu'il faut faciliter le passage des marins professionnels du travail en mer au travail à terre.

En ce qui concerne l'environnement marin, nous estimons que les installations et les services de réception des navires doivent être offerts sans frais spécifiques dans les principaux ports. Selon nous, les coûts de ces installations et de ces services peuvent être recouverts grâce à une augmentation générale des frais d'utilisation des ports.

De même, l'impact des pratiques de navigation sur l'environnement marin ne reçoit pas suffisamment d'attention. À notre institut, nous avons inclus un cours sur l'intendance de l'environnement marin dans nos programmes de diplômes, de

[Texte]

make those people who are going to be on the front line, on the bridges and in the engine rooms of ships, aware of the impact they have on the marine environment. We feel that courses such as this should be a mandatory part of coast guard certification.

In 1992, CMEI, the Centre for Marine Environmental Initiatives, commissioned, in cooperation with ACOA, a study on the potential for environmental mitigation technology. Specifically, we were interested in seeing if there was a market for mitigation technology and, if so, if the potential for the development of that technology exists in Newfoundland.

Our study found that there is indeed a need for environmental mitigation technology on board vessels and that the potential to develop that technology exists in Newfoundland. Unfortunately, there is not a market, because this technology is not required on board vessels, and we feel that it is not likely to be fully utilized until it is regulated.

So our recommendation is that appropriate mitigation technology be made mandatory on board vessels operating in Canadian waters and that there be support for the development of that technology in Canada.

We feel that pilotage services need to be considered in terms of safety of life and property, environmental protection, efficient use of human resources, and cost effectiveness.

In this regard, human resource development is a key and critical element. There should be training to make sure that pilots and ships' officers are fully trained in the use of the latest technology available for ship navigation and in the operation of new types of ships before these ships are introduced into service.

This training should be made available through marine institutions certified by the Canadian Coast Guard through an effective guidance program that would promote effective forms of training.

Bridge resource management courses, which are designed to improve communication levels and teamwork on the bridge and to improve the utilization of all resources available for the control of the vessel, should be mandatory for pilots and ships' officers.

The St. Lawrence Seaway constitutes a vital part of the Canadian marine transportation system. In order to address properly the needs resulting from current technological changes and economic pressures, the waterway should be considered as one system, including the management of water resources, the environment, navigation and port operation. Particular challenges are presented by the aging fleet, technological changes in the tools of navigation and competitive pressures on the ports.

An adequate response to these challenges can be achieved by a comprehensive and integrated approach optimizing the use of available resources and, eventually, the waterway itself.

[Traduction]

façon à ce que les premiers intéressés, les gens qui se retrouveront sur les passerelles et dans les salles de machines des navires sachent quel effet ils ont sur l'environnement. Nous pensons que de tels cours devraient être obligatoires dans le cadre du programme de reconnaissance professionnelle des membres de la Garde côtière.

En 1992, le CMEI, le «Centre for Marine Environmental Initiatives», en collaboration avec l'APECA, a commandé une étude sur les possibilités offertes par la technologie d'atténuation d'impacts environnementaux. Ce que nous voulions savoir, précisément, c'était s'il y avait un marché pour cette technologie et dans l'affirmative, quelles possibilités existaient à Terre-Neuve pour son développement.

Notre étude a révélé qu'il y avait effectivement une place pour la technologie de l'atténuation des impacts environnementaux à bord des navires et que cette technologie pouvait être mise au point à Terre-Neuve. Malheureusement, le marché fait encore défaut, parce que la technologie n'est pas obligatoire à bord des navires. Selon nous, elle ne pourra pas être utilisée pleinement tant qu'elle ne sera pas imposée par voie de règlements.

Nous recommandons donc que la technologie appropriée d'atténuation des impacts environnementaux devienne obligatoire à bord des navires naviguant dans les eaux canadiennes et qu'il y ait une aide accordée à la mise au point de cette technologie au Canada.

Nous pensons que les services de pilotage doivent être envisagés dans le contexte de la sécurité des personnes et des biens, de la protection de l'environnement, de l'utilisation efficace des ressources humaines et de la rentabilité.

À cet égard, le perfectionnement des ressources humaines est un élément clé. Les pilotes et les officiers des navires doivent être formés adéquatement à l'utilisation de la technologie de navigation la plus moderne et au fonctionnement des nouveaux types de navires avant que ces navires ne soient mis en service.

Cette formation devrait être confiée à des institutions maritimes accréditées par la Garde côtière canadienne, dans le cadre d'un programme d'orientation efficace axé sur les formes de formation les plus efficaces.

Tous les pilotes et officiers devraient être tenus de suivre des cours sur les opérations sur la passerelle, ces cours servant à améliorer les communications et le travail d'équipe sur la passerelle et également à améliorer la façon dont on utilise toutes les ressources qui servent à contrôler le navire.

La Voie maritime du Saint-Laurent est un élément vital du système de transport maritime canadien. Pour mieux faire face à l'évolution technologique et aux pressions économiques actuelles, la Voie maritime devrait être considérée comme un seul système qui comprend la gestion des ressources en eau, l'environnement, la navigation et les opérations portuaires. Certains éléments ouvrent des défis particuliers, par exemple le vieillissement de la flotte, les changements technologiques au niveau des instruments de navigation et la concurrence entre les différents ports.

Une démarche globale et intégrée qui permettrait d'utiliser au maximum les ressources disponibles et, en fin de compte, la Voie maritime proprement dite, permettrait de mieux faire face à ces défis.

[Text]

The operation of the St. Lawrence waterway will be strongly affected by the development of the new electronic navigation tools. The changes are already in progress and an intensive training response is needed. Advanced simulator training will provide the most cost-efficient and effective means to develop new navigational practices for the waterway, resulting in increased efficiency and safety in the actual working environment.

It's important to realize that although its role is being defined and redefined, the Canadian Coast Guard remains the leading institution in ensuring appropriate standards of marine operations in Canadian waterways. The Canadian Coast Guard is the organization we deal with primarily in terms of the training we provide to marine professionals.

In the area of the Canadian Coast Guard, there are a number of human resource issues that we feel call for a coordinated national approach. In many instances in the past, different practices were followed in different parts of the country. We are now at a stage at which this type of approach is not affordable because it's inefficient. We think there is an opportunity for a more coordinated approach to the development of human resources in consultation with and working with the Canadian Coast Guard.

There is an oversupply of lower-qualified personnel, for example. Only 30% to 40% of those who graduate from nautical science diploma programs actually obtain senior certification. Of qualified marine engineers, only about 15% earn senior qualifications. The result is a labour force heavily populated at the lower end of junior qualification and with serious shortages of senior personnel.

We feel there is a need for the encouragement of development and appropriate utilization of new technologies through coordinated guidance information systems. By that we mean that the coast guard should not be too quick to standardize the use of technologies, but allow them to find their most effective expressions before having them regulated.

The requirement or the need for marine professionals to come ashore to obtain training in pursuit of higher certification is, in many respects, an inefficient means of training marine professionals. That is part of the reason why so many of them do not progress to senior levels of qualification.

We believe there is a tremendous potential for technology-assisted learning approaches that would allow mariners to upgrade their qualifications while continuing to work or at least be absent from the workplace for much shorter periods of time.

In December 1994 the major training institutions in Canada formed themselves into the Canadian Association of Marine Training Institutions. The executive and director of that organization is represented by people from the Pacific Marine Training Institution, the Institut maritime du Québec in Rimouski, Georgian College, the Nova Scotia Nautical Institute, and the School of Fisheries in Pictou, Nova Scotia. It's actively seeking to involve all institutions engaged in any form of marine training.

We feel that this association can be a catalyst for the development of a national approach to human resource development in the marine transportation industry.

[Translation]

L'introduction de nouveaux instruments de navigation va avoir une influence considérable sur l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent. Les changements sont déjà en cours et ils exigent une réaction rapide sur le plan de la formation. Grâce à un entraînement perfectionné sur simulateur, on pourra adopter de nouvelles pratiques de navigation plus rentables et plus efficaces, et cela se traduira par une sécurité accrue du milieu de travail.

Bien que le rôle de la Garde côtière canadienne soit défini et redéfini, c'est toujours la principale institution chargée de mettre en place les normes qui régissent l'exploitation de tous les cours d'eau navigables au Canada. La Garde côtière canadienne est la principale source de formation pour les marins professionnels.

En ce qui concerne la Garde côtière canadienne, plusieurs problèmes au niveau des ressources humaines exigent, à notre avis, une démarche. Très souvent, par le passé, les pratiques suivies variaient selon les régions. Aujourd'hui, une telle démarche n'est plus possible car elle est inefficace. À notre avis, il devrait être possible de mieux coordonner le développement des ressources humaines en consultation et en collaboration avec la Garde côtière canadienne.

Par exemple, il y a une surabondance de personnel peu qualifié. De 30 à 40 p. 100 seulement des gens qui obtiennent un diplôme en sciences nautiques obtiennent ensuite leur accréditation supérieure. Chez les ingénieurs maritimes qualifiés, 15 p. 100 seulement obtiennent une accréditation supérieure. Par conséquent, il y a une surabondance de personnes aux échelons inférieurs et pénurie de personnel qualifié.

À notre avis, il faut mettre en place des systèmes d'orientation et d'information en utilisant les nouvelles technologies. Autrement dit, la Garde côtière ne devrait pas se précipiter pour normaliser les nouvelles technologies; elle devrait au contraire attendre que celles-ci se situent à la place qui leur convient le mieux avant de les réglementer.

Il n'est ni normal ni efficace d'exiger que les professionnels du secteur descendent à terre pour obtenir leur accréditation supérieure. C'est en partie la raison pour laquelle ils sont si nombreux à ne jamais parvenir à une accréditation supérieure.

La technologie offre d'énormes possibilités et les marins devraient pouvoir se perfectionner en continuant à travailler, ou du moins en quittant leur travail pour des périodes beaucoup plus courtes.

En décembre 1994, les principaux établissements de formation du Canada se sont regroupés en une association d'apprentissage maritime. À l'exécutif et à la direction de cet organisme, on trouve des représentants de l'Institut pacifique de formation maritime, de l'Institut maritime du Québec à Rimouski, du Georgian College, du Nova Scotia Nautical Institute, et de l'École de pêche de Pictou, en Nouvelle-Écosse. Cette association souhaite faire participer activement tous les établissements qui assurent une forme quelconque de formation maritime.

À notre avis, elle devrait jouer un rôle de catalyseur et permettre l'adoption d'une approche nationale en ce qui concerne les ressources humaines dans le secteur du transport maritime.

[Texte]

There have always been problems in coordinating training with certification in the continuing education system and the coast guard challenge exam system that currently exists. Mariners come to institutions such as the Marine Institute to prepare themselves for coast guard challenge exams. We attempt to develop programs of training, but the candidates are free to come and go as they like and they often leave in the middle of training programs in order to attempt coast guard challenge exams.

Since there is a limited number of coast guard challenge exams, over a period of time candidates are aware of what the potential questions are, and this leads to a form of cramming for exam questions that militates against the attempts of marine institutions to provide effective programs of training.

I believe that the training and certification procedures for mariners should be delegated by the coast guard to the training institutions. The coast guard would then ensure standards through an effective accreditation system of training institutions.

The Chairman: Mr. Connors, do you have a summary? We would like to get to it.

Mr. Connors: The last point on this one is in fact the last point we have to make.

I would like to point out here that we have a very cooperative arrangement with the coast guard in the Newfoundland region in that we use each other's resources quite regularly. This contributes to an effective and cost-efficient means of training. We suggest that this might be a model for use generally where there are training opportunities involving industry, the coast guard, and the training institutions so that the resources of all three agencies can be utilized to their best advantage.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Connors and Mr. Goodridge, for your submission and your suggestions to this committee.

Mr. Guimond.

Mr. Guimond: I am happy to see that you have decided to have CAMTI. It will be useful to share some ideas about marine matters. That is a really good decision.

Concerning your last comments, you mention on page 12, in the recommendation at the end, that responsibility for the training and certification of marine personnel should be delegated to marine training institutions. This means that we must close the coast guard college at Sydney, Nova Scotia, because you mentioned that your institute and other provincial institutes can effectively give the training and the service.

Mr. Connors: Yes, we certainly do believe that. I don't know if it's my role to comment on the role of the coast guard college, but there are provincially organized, provincially funded and supported marine training institutions in all areas of Canada that have been performing this role. The standards are quite high. The performance of these institutions is more than acceptable.

[Traduction]

Dans le système d'éducation permanente et dans les concours organisés actuellement par la Garde côtière, il y a toujours eu des problèmes sur le plan de la coordination de la formation et de l'accréditation. Les marins fréquentent des établissements comme l'Institut maritime pour se préparer aux concours de la Garde côtière. Nous essayons d'élaborer des programmes de formation, mais les candidats sont libres d'aller ou de venir et, très souvent, ils quittent un programme de formation à mi-chemin pour se présenter à un concours de la Garde côtière.

• 1235

Comme le nombre des concours de la Garde côtière est limité, les candidats finissent par connaître les questions qu'on pourrait leur poser, et cela conduit à une sorte de bachotage qui va à l'encontre des efforts de formation des établissements maritimes.

À mon avis, la Garde côtière devrait déléguer aux établissements de formation les procédures de formation et d'accréditation. La Garde côtière pourrait alors faire respecter les normes grâce à un système efficace d'accréditation des établissements de formation.

Le président: Monsieur Connors, pouvez-vous résumer? Nous voudrions passer aux questions.

M. Connors: Une dernière observation à ce sujet, qui est d'ailleurs la dernière observation de notre exposé.

Je tiens à signaler que nous avons d'excellents rapports de coopération avec la Garde côtière dans la région de Terre-Neuve et que nous faisons régulièrement appel à nos ressources mutuelles. C'est un système de formation qui est à la fois efficace et rentable. À notre avis, c'est un modèle qui pourrait être repris ailleurs, partout où l'industrie, la Garde côtière et les établissements de formation peuvent participer à la formation, ce qui permet d'utiliser au maximum les ressources des trois secteurs.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Connors et monsieur Goodridge, pour cet exposé et pour les suggestions que vous nous avez faites.

Monsieur Guimond.

M. Guimond: Je suis heureux qu'on ait décidé d'entendre les représentants de l'Association canadienne d'apprentissage maritime. Un échange d'idées sur ces questions-là nous sera très utile. C'est une excellente décision.

Pour revenir à vos dernières observations, à la page 12, dans la recommandation qui figure au bas de la page, vous dites qu'il faudrait déléguer aux établissements de formation maritime la responsabilité de l'accréditation du personnel maritime. Dans ces conditions, il faudrait fermer le collège de la Garde côtière de Sydney, en Nouvelle-Écosse, puisqu'à votre avis, votre établissement, et d'autres établissements provinciaux, peuvent assurer efficacement cette formation et ce service.

M. Connors: Oui, nous le croyons bien sûr. Je ne sais pas s'il m'appartient de parler du rôle du collège de la Garde côtière, mais il y a des institutions de formation maritime organisées, financées et appuyées par les provinces partout au Canada, institutions qui ont joué ce rôle. Les normes sont très élevées. Ces institutions ont eu un rendement plus qu'acceptable.

[Text]

[Translation]

• 1240

The coast guard college was established originally, as I understand it, to train personnel for the coast guard fleet. I don't think there's a major market for that any more. In any case, the training institutions throughout the country could certainly fill that role as well.

There may be another role for the current facility in Sydney, but I guess I'd be safe in saying, on behalf of the Canadian Association of Marine Training Institutions, that there is certainly some concern that college might try to make itself more viable by entering into areas that have been the mandate of the training institutions.

Mr. Guimond: Two weeks ago, in Mont-Joli, we had the same comments from Institut maritime du Québec about this subject.

As for closing Sydney, it's an idea for saving \$10 million each year. The cost of the college at Sydney is around \$10 million, and it is an idea for saving. We are trying to find money. Here is a place where there is \$10 million.

Mr. Connors: Particularly given its location, because at the Nova Scotia Nautical Institute, which is also on Cape Breton Island, many of the facilities located in Sydney are duplicated, or vice versa. Both have a marine propulsion simulator, both have blind pilotage simulators, and so on. The training institutions that form part of CAMTI certainly have some concern about the coast guard college.

Mr. Guimond: I hope this committee will consider this recommendation favourably. This is the reason I put this question to the minister two weeks ago, in the House. The answer was not...

Mr. Gouk: I don't actually have any questions for you, gentlemen. We have talked to other marine training institutes. They've provided much the same concepts. You provided us with some additional information. We're looking at savings. Perhaps we are going to find some in here. We will be taking all that into consideration.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much for your presentation. We appreciate the time you've taken to be here with us today.

Mr. Connors: Thank you very much for the opportunity to present to you.

The Chairman: Colleagues, Argentia Management Authority is going to make its presentation to us now. Ken Browne is the general manager and Wayne Young is the CEO.

Good afternoon, gentlemen. You have some overheads as well, I suppose.

Mr. Ken Browne (General Manager, Argentia Management Authority): Yes.

The Chairman: That's great. Please begin.

Mr. Wayne Young (Chief Executive Officer, Argentia Management Authority): The Argentia Management Authority is a community-based organization that was established by the federal government to mitigate the economic impact of the closure of the United States naval facility in Argentia, Newfoundland.

À l'origine, si j'ai bien compris, le collège de la Garde côtière a été créé pour former le personnel de la Garde côtière. Je ne crois pas qu'il existe encore grand marché pour ce type de formation. En tout cas, les institutions qui existent partout au pays pourraient tout aussi bien offrir cette formation.

L'institution qui existe actuellement à Sydney pourrait jouer un autre rôle, mais on peut dire sans se tromper, du moins pour ce qui est de l'Association Canadienne d'apprentissage maritime, que ce collège pourrait bien essayer d'accroître sa viabilité en s'ingérant dans des domaines qui étaient du ressort des établissements de formation maritime.

M. Guimond: Il y a deux semaines, à Mont-Joli, les représentants de l'Institut Maritime de Rimouski nous ont fait les mêmes observations à ce sujet.

Si l'on veut fermer l'établissement de Sydney, c'est pour économiser 10 millions de dollars par an. Le coût du collège de Sydney s'élève à environ 10 millions de dollars, de l'argent que l'on souhaite économiser. Le gouvernement essaie de trouver des sous et trouve là l'occasion d'économiser 10 millions de dollars.

M. Connors: Surtout compte tenu de son emplacement, car on trouve également sur l'île du Cap-Breton le «Nova Scotia Nautical Institute», dont une grande part des installations sont les mêmes que celles du collège de Sydney. Les deux collèges disposent d'un simulateur de propulsion navale, d'un simulateur de pilotage sans visibilité, etc. Les établissements de formation qui font partie de la CAMTI s'inquiètent un peu du collège de la Garde côtière.

M. Guimond: J'espère que le Comité se montrera favorable à cette recommandation. C'est pour cette raison que j'ai posé la question au ministre, à la Chambre, il y a deux semaines. La réponse n'était pas...

M. Gouk: Je n'ai pas vraiment de questions à vous poser, messieurs. Nous avons déjà discuté avec d'autres établissements de formation maritime. Ils nous ont fait part d'idées fort semblables. Vous nous avez fourni d'autres renseignements. Nous essayons de trouver des moyens d'économiser. Peut-être en trouverons-nous ici. Nous prendrons tout cela en considération.

Le président: Messieurs, merci de votre témoignage. Merci d'être venus nous rencontrer aujourd'hui.

M. Connors: Merci à vous de nous en avoir donné l'occasion.

Le président: Chers collègues, nous entendrons maintenant les représentants de «Argentia Management Authority». Ken Browne en est le directeur général et Wayne Young, le chef de la direction.

Bonjour, messieurs. Vous avez sans doute également des transparents à nous montrer.

M. Ken Browne (directeur général, «Argentia Management Authority»): Oui.

Le président: C'est bien. Allez-y.

M. Wayne Young (chef de la direction, «Argentia Management Authority»): «Argentia Management Authority» est un organisme communautaire qui a été créé par le gouvernement fédéral en vue d'atténuer les répercussions économiques qu'a eues la fermeture des installations navales américaines à Argentia, à Terre-Neuve.

[Texte]

Argentia and the community of Placentia, which is associated with it, like hundreds of other communities now, is feeling the impact of the Cold War closure. The closure itself was devastating to the local community, which depended heavily on its largest employer, the United States navy.

But besides the devastation, we also see a tremendous challenge that will come in here. The United States navy has endowed the area with incredible assets and facilities, and we hope to use them as a catalyst for economic development not only in the local area, but the whole western Avalon and possibly the province as well.

Our presentation will focus on a number of areas. We want to introduce Argentia—not a lot of people know about it—tell who the AMA is, and discuss some of the challenges and strengths we have and how some of the policy issues you're grappling with will impact itself. I would like to leave two themes. One is that Argentia can be a tremendous catalyst. The other is that we want control of our own future, etc.

As a quick background, the port of Argentia has been used since the 1500s when the French settled there to fish, and it remained pretty much a small community of about 500 until World War II, when the lend-lease agreement came into effect. At that point the United States military was given the opportunity to create bases throughout Newfoundland. They picked the tremendous strategic location of Argentia, and it was actually the first lend-lease base that was built and the last closed, in September of last year.

During World War II it was the main convoy protection base for the northwest Atlantic. U.S., British, Canadian, and free French vessels were stationed out of there against the German submarine threat. Throughout the Cold War, it started off as a first threat base. American naval vessels and airplanes patrolled the north Atlantic to provide an early warning against a Russian nuclear strike. As you can see, Argentia has always had a tremendous strategic location within the northwest Atlantic, and we hope to keep that.

The base closed because of changing technologies and the draw-down of the United States military. They left an incredible amount of infrastructure when they actually closed the facility in September of this year.

I would like to show you a map of the base itself and a quick listing of the infrastructure that was provided. We have almost 10,000 acres. This is a huge facility, of which 3,600 acres is now developed, with water, sewer, electrical facilities, etc., most of it surrounding the inner harbour or dock, which is now what I call a painter's canvas—we can do with it just about as we please. I don't think there's any other major port facility in Newfoundland or just about anywhere else in the world right

[Traduction]

À Argentia et à Placentia, une localité qui y est associée, tout comme dans des centaines d'autres localités maintenant, les effets de la fin de la Guerre froide se font sentir. La fermeture des installations a dévasté la localité, qui dépendait grandement de son principal employeur, la marine américaine.

Exception faite de cette dévastation, nous pensons que d'énormes possibilités s'offriront ici à nous. La marine des États-Unis a doté la région d'équipement et d'installations incroyables que nous espérons pouvoir utiliser pour accélérer le développement économique non seulement de la région, mais de tous l'ouest de la péninsule d'Avalon et peut-être aussi de la province.

Notre témoignage portera sur un certain nombre de questions. Nous vous présenterons Argentia—que peu de gens connaissent—nous vous décrirons l'AMA et nous discuterons de certains des problèmes que nous avons, ainsi que des conséquences de certaines des questions que vous étudiez. Permettez-moi de souligner deux thèmes. D'abord, Argentia peut jouer un rôle énorme de catalyseur. Deuxièmement, nous voulons être les maîtres de notre destinée, etc.

Pour vous situer brièvement dans le contexte, je dirai que le port d'Argentia existe depuis les années 1500, quand les Français s'y sont installés pour pêcher. Sa population n'était que d'environ 500 personnes jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, jusqu'à ce que l'accord de prêt-bail entre en vigueur. C'est à cette époque que l'armée américaine a reçu la permission de créer des bases dans toute la province de Terre-Neuve. Les Américains ont choisi d'en établir une dans un endroit très important du point de vue stratégique, Argentia. En fait, cette base a été la première à être créée en vertu du prêt-bail et la dernière à être fermée, en septembre dernier.

Durant la Seconde Guerre mondiale, la base d'Argentia était la principale base de protection des convois dans l'Atlantique du nord-ouest. Des navires des États-Unis, de la Grande-Bretagne, du Canada et de la France libre y étaient stationnés pour lutter contre la menace des sous-marins allemands. Durant toute la Guerre froide, la base était supposée être la première à réagir en cas de menace. Des navires et des avions américains patrouillaient le nord de l'Atlantique en vue de détecter et de signaler une éventuelle attaque nucléaire russe. Comme vous voyez, Argentia a toujours été très bien situé sur le plan stratégique dans l'Atlantique du nord-ouest, et nous espérons pouvoir continuer à profiter de cela.

• 1245

La base a été fermée en raison de l'évolution des technologies et de la réduction de l'armée américaine. Lorsqu'ils ont fermé la base, en septembre dernier, les Américains ont laissé derrière eux une quantité énorme d'éléments d'infrastructure.

Permettez-moi de vous montrer une carte de la base et de vous donner une liste rapide de l'infrastructure qui y a été établie. La base est située sur un terrain d'à peu près 10 000 acres. Il s'agit d'une énorme installation, dont 3 600 acres sont maintenant dotés d'aqueduc, d'égouts, d'installations de distribution électrique, etc., dont la majeure partie entoure le port intérieur ou quai. Maintenant, c'est un peu comme la toile d'un peintre, nous pouvons en faire ce que nous voulons. Je ne

[Text]

now that has a huge amount of undeveloped acreage right around it.

I know you're getting close to lunch, so I won't list most of the assets there. Let's just say it's a deep water port. There are not very many ocean-going vessels that cannot enter, most... or tie up. We have an airfield that does need some upgrading, but at 9,000 feet it can land just about any aircraft that flies.

We have a significant number of greater buildings, but we've had to make some hard rationalization choices with the limited funding going on. The majority of the buildings will have to be torn down, but we have 10 buildings that come to about 500,000 square feet, in and around the dock space, that we can use for redevelopment. We have housing units. We have all the electricity, water, sewer. Because the U.S. navy still has a slight presence there, we have a fibre optic link. So we have more than adequate economic development potential.

What we have to do is overcome a number of challenges. Our first challenge is an infrastructure perception. This is a small community of about 7,000 people in and around the base, and a lot of people ask why you would come to Argentia.

Within an hour of the base facility, there are a number of communities... 66,000 people in them. Newfoundlanders have been famous for travelling to work, and coming to Argentia was no different. There were at its peak 20,000 U.S. military personnel at the base, and it required 5,000 people, Newfoundlanders, to support that infrastructure and facility. They travelled to and from the base each day over roads that were significantly less than they are now. Even though we are a small community, we feel we're much larger in size.

That, with the infrastructure provided, will be a very attractive location to anyone or to any company that we want to market to.

Another perception we have to overcome, which became fairly evident here today, is Argentia as a U.S. navy base and not as an economic development opportunity. One of your early presenters gave a listing of all the major ports in the province. They did not use Argentia or include us in it.

The other thing is the competition. We're out there fighting in the market like everyone else, but we feel we have a tremendous number of strengths that we can market and use to compete.

We have, for example, a deep-water port. As well, one of the major topics you've been discussing today is ice-free facilities. Our port is ice-free year-round. The U.S. navy, as I've said, has also left an incredible amount of infrastructure, which

[Translation]

crois pas qu'il existe, à Terre-Neuve ou ailleurs au monde, de grandes installations portuaires entourées d'autant de terre inexploitée.

Je sais que l'heure du midi approche, et je ne vous donnerai pas la liste de toutes les installations. Disons simplement qu'il s'agit d'un port en eau profonde. La grande majorité des navires de taille transatlantique peut venir y mouiller. Nous disposons également d'un terrain d'aviation qui doit être amélioré, certes, mais sur lequel, à 9 000 pieds, peut atterrir à peu près n'importe quelle sorte d'aéronefs.

Nous avons également un nombre considérable de bâtiments plus grands, mais nous avons dû procéder à une rationalisation difficile, compte tenu des fonds restreints dont nous disposons. La majorité des bâtiments sera détruite, mais il y en a dix, d'une superficie totale de 500 000 pieds carrés, situés au port même et autour du port, qui pourront être réutilisés à des fins d'exploitation. Nous avons des unités de logements ainsi que des services d'électricité, d'aqueduc et d'eau. Étant donné que la marine américaine dispose encore de quelques éléments sur place, nous disposons d'un système de communication par fibres optiques. Il y a donc là un potentiel plus que suffisant de développement économique.

Toutefois, nous devons surmonter un certain nombre de difficultés. La première porte sur la perception de l'infrastructure. À la base et autour de la base est située une petite collectivité d'environ 7 000 âmes et on pourrait se demander pourquoi les gens viendraient s'établir à Argentia.

• 1250

On trouve, à une heure de la base, un certain nombre de localités... 66 000 âmes au total. À Terre-Neuve, les gens ont la réputation de devoir se déplacer beaucoup pour travailler et il en a été de même à Argentia. Au plus fort de son activité, il y avait sur la base 20 000 militaire américains et 5 000 travailleurs de Terre-Neuve, qui entretenaient l'infrastructure et les installations. Ces travailleurs faisaient chaque jour l'allée-retour de leurs résidences à la base, sur des routes bien moins belles qu'elles ne le sont maintenant. Même si nous sommes peu nombreux, nous ne pensons pas petit.

Grâce à l'infrastructure qui nous a été fournie, nous pensons que l'endroit sera susceptible d'attirer les personnes ou les sociétés avec qui nous voulons faire des affaires.

Il y a aussi une autre perception contre laquelle nous devons lutter, qui s'est manifestée de façon assez évidente aujourd'hui, et c'est qu'Argentia est une base navale américaine et non un lieu possible de développement économique. L'un des témoins que vous avez entendus avant nous vous a donné la liste de tous les grands ports de la province. Argentia n'y figurait pas.

En outre, il y a la question de la concurrence. Nous luttons comme tout le monde pour obtenir notre part du marché, mais nous pensons que nous disposons à cet égard d'un très grand nombre d'avantages.

Par exemple, nous avons un port en eau profonde. En outre, vous avez discuté aujourd'hui d'installations portuaires sans glace. Les eaux de notre port ne gèlent jamais. Comme je l'ai dit, l'armée américaine nous a également laissé une quantité

[Texte]

is now available to us. The port and the facility itself are away from the residential area, so you don't have any of the impacts you have in a lot of areas where the residential area is right next to the port itself.

One strength we have, which a lot of people don't know about—and I'd ask the committee to turn to the very last page of the document—is a container line called EIMSKIP, an Icelandic firm, which provides regularly scheduled service from Argentia to the eastern seaboard of the United States and back again to Europe. We feel that's a tremendous asset, and we will continue with it as we start to develop and market.

We are right on the shipping lanes. That's why the United States navy built the base there in the first place.

We have a highly skilled workforce that was trained by the U.S. navy, and I'd say it's one of the highest-skilled workforces in the province. We will continue to market that as an advantage.

As well, we've actively become involved with the community college in the area and are now doing... a number of the client companies that are interested in locating at our facility. If we don't have the skills in the area, the community college itself is actively promoting them.

Some of our opportunities: The St. John's Port Corporation said it was bidding on the offshore supply base for Hibernia. We are, too. As I have said, we have the EIMSKIP container line and can get products easily to and from the eastern seaboard of the United States and Europe. We see the privatization of federal services as a tremendous opportunity for us. There are also numerous others that I won't mention at this time.

One policy you are now grappling with, which we would like to put in our two cents worth on, is privatization of the port. As it stands right now, our port is run by the Canadian Coast Guard harbours and ports directorate. They've been a tremendous asset to us, and we're very happy with the work they've done. We wouldn't want to see that relationship change—we have a good thing now—but I'd also like to make it clear that if the federal government does decide to privatize the port facilities, the Argentia Management Authority stands ready at a moment's notice to come in and start looking at the way we can take over the port facility.

On the privatization of government services, we see a number of areas and a number of opportunities that we would like to pursue, such as the buoy maintenance of the Canadian Coast Guard. We feel that we can be a low-cost operator and private companies would come and look at us.

On user fees, you've discussed a lot about ice-breaking services. Where we are ice-free, it's a tremendous competitive advantage that we can't at this point in time market because other ports have ice-breaker services.

[Traduction]

incroyable d'éléments d'infrastructure qui sont maintenant à notre disposition. Le port et ses installations sont situés à l'écart de la zone résidentielle, ce qui permet d'éviter certains des problèmes que l'on trouve lorsque les quartiers résidentiels sont voisins du port.

Vu les avantages dont nous disposons, il y en a un que peu de gens connaissent—et je demanderais au Comité d'aller à la dernière page du document—, c'est une ligne de transport par conteneurs appelée IAN-Skip, offerte par une firme islandaise. Cette firme offre des services de transport réguliers d'Argentia jusque sur la côte est des États-Unis, puis vers l'Europe. Pour nous, c'est un atout énorme, et nous maintiendrons ce service lorsque nous commencerons nos travaux de développement et de commercialisation.

Nous sommes situés directement sur les routes maritimes. C'est d'ailleurs pour cette raison que les Américains avaient bâti ici leur base navale.

Nous avons une main-d'œuvre hautement qualifiée qui a été formée par la marine américaine et qui est, à mon avis, la main-d'œuvre la plus compétente de la province. Nous continuerons de faire valoir cet avantage sur le marché.

En outre, nous avons commencé à travailler en étroite collaboration avec le collège communautaire de la région et nous faisons maintenant... un certain nombre de sociétés clientes se sont dites intéressées à déménager dans nos installations. Si nous ne disposons pas des compétences nécessaires dans la région, le collège communautaire s'occupe de les promouvoir.

Voici quelques-unes des possibilités de développement: la Société portuaire de St. John's a déclaré qu'elle avait présenté une soumission en vue d'obtenir les contrats d'approvisionnement en haute mer dans le cas du projet Hibernia. Nous présentons également une soumission. Comme je l'ai dit, nous disposons du transport par conteneurs IAN-Skip et nous pouvons facilement transporter des produits de la côte est des États-Unis et de l'Europe ou vers ces régions. À notre avis, la privatisation des services fédéraux ouvre pour nous d'énormes débouchés. Il en existe également un certain nombre d'autres que je ne mentionnerai pas maintenant.

Vous discutez en outre d'une question sur laquelle nous aimerions faire quelques observations, c'est-à-dire la privatisation du port. À l'heure actuelle, notre port est géré par la Direction générale des havres et des ports de la Garde côtière du Canada. La Direction générale nous a énormément aidés et nous avons été très satisfaits de son travail. Nous ne souhaitons pas que cette relation change—car cette relation est très bonne à l'heure actuelle—mais qu'il soit bien clair que si le gouvernement fédéral décide de privatiser les installations portuaires, «Argentia Management Authority» est prête, sans préavis, à prendre la succession de la direction du port.

• 1255

Pour ce qui est de la privatisation des services du gouvernement, elle offre un certain nombre de débouchés que nous aimerions exploiter, comme dans le cas de l'entretien des bouées de la Garde côtière du Canada. Nous pensons pouvoir offrir des services à peu de frais qui pourraient intéresser les sociétés privées.

Pour ce qui est des frais aux utilisateurs, vous avez beaucoup parlé des services de déglacage. Comme il n'y a pas de glace dans notre port, nous disposons d'un énorme avantage que nous ne pouvons pas encore exploiter sur le marché puisque d'autres ports disposent de services de brise-glace.

[Text]

On the sale of crown corporations, Marine Atlantic has always operated out of our port since it has been here. We've never been happy with the level of service. They seem to be cutting it back every year. We don't understand why. We feel that we can be much more competitive and, if given an opportunity, year-round ferry service would work in our area. We'd take our chances with a private operator versus the current crown corporation.

We'd also like the Marine Atlantic head office. We feel, as other people have put forward, that Marine Atlantic should be operating and have its head office where it is providing the vast majority of services. We feel that if you don't privatize, then Marine Atlantic should move its head office to Newfoundland. We also have the office infrastructure capability to run it from here.

That's a quick summary of my presentation. I'll now be more than happy to answer any questions.

The Chairman: Mr. Young, thank you very much for that summary. We appreciate the submission you've made to the committee.

Anna.

Mrs. Terrana: You feel that you at least started in the fall of last year?

Mr. Young: Yes. The base closed on September 30 of last year. At that same time, Minister Brian Tobin came down and announced the creation of the Argentia Management Authority. The organization spent most of the fall getting itself established. It's now run by a nine-member volunteer board. Both Ken and I were hired in the middle of January, so at this point in time we're just getting organized and established.

Mrs. Terrana: So you have the staff?

Mr. Young: Yes.

Mrs. Terrana: There are the two of you, and I suppose you have some support staff.

Mr. Young: That's correct.

Mrs. Terrana: How long will it take for you to come to some conclusion? You have \$5 million, I noticed—

Mr. Young: Yes.

Mrs. Terrana: —for this. How long will it take you to come up with some kind of a program?

Mr. Young: At this time we are developing a marketing program. We also are in the process of tendering a major marketing study. It's fine to say that we have a great strategic location, right on the shipping lanes, and we're ice-free. We are now accepting tenders from companies to go out and actually physically identify companies that could use our services.

The other major aspect we're working on right now is the offshore supply base for Hibernia.

[Translation]

Quant à la vente de sociétés de la Couronne, «Marine Atlantic» a toujours utilisé les services de notre port depuis sa création. Nous n'avons jamais été satisfaits des services offerts. Ces services semblent diminuer chaque année. Nous ne comprenons pas pourquoi. Nous estimons pouvoir être beaucoup plus concurrentiels et, si nous en avons l'occasion, il serait possible d'offrir dans notre région des services de traversier à l'année. Nous serions prêts à nous en remettre à un exploitant du secteur privé plutôt qu'à la société de la Couronne actuelle.

Nous aimerions également que «Marine Atlantic» établisse ici son bureau central. Comme d'autres l'ont dit, nous estimons que «Marine Atlantic» devrait être située, elle et son siège social, là où elle offre la majeure partie de ses services. Si elle n'est pas privatisée, elle devrait au moins établir à Terre-Neuve son siège social. Nous disposons également des locaux nécessaires pour cela.

Voilà un bref résumé de mon témoignage. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président: Monsieur Young, merci beaucoup de ce sommaire. Merci également du mémoire que vous avez présenté au Comité.

Anna.

Mme Terrana: Vous avez commencé à travailler l'automne dernier?

M. Young: Oui. La base a été fermée le 30 septembre dernier. Simultanément, le ministre Brian Tobin a annoncé la création de «Argentia Management Authority». L'organisme a consacré la majeure partie de l'automne à son établissement. Il est maintenant dirigé par un conseil d'administration composé de neuf bénévoles. Ken et moi avons été embauchés à la mi-janvier. C'est pourquoi nous commençons à peine à nous organiser.

Mme Terrana: Vous avez donc déjà votre personnel?

M. Young: Oui.

Mme Terrana: Il y a vous deux et, je suppose, du personnel de soutien?

M. Young: C'est exact.

Mme Terrana: Combien de temps vous faudra-t-il pour en arriver à une conclusion? Vous disposez de cinq millions de dollars, j'ai remarqué. . .

M. Young: Oui.

Mme Terrana: . . . à cette fin. Combien de temps vous faudra-t-il pour mettre sur pied un programme quelconque?

M. Young: À l'heure actuelle, nous mettons au point un programme de commercialisation. En outre, nous avons lancé un appel d'offres en vue de faire réaliser une grande étude de marché. Il faut dire que nous sommes très bien situés, en plein sur les routes maritimes, et qu'il n'y a pas de glace chez nous. Nous acceptons actuellement les offres de sociétés qui se sont dites intéressées à identifier les entreprises qui pourraient se prévaloir de nos services.

L'autre grand projet auquel nous travaillons maintenant est la base d'approvisionnement en haute mer dans le cadre du projet Hibernia.

[Texte]

Mrs. Terrana: Are the port infrastructures that you're talking about comparable to those of St. John's or one of the major ports?

Mr. Young: Yes, and better.

Mrs. Terrana: Better?

Mr. Young: I think so. Mr. Fox, in the back, is probably shooting daggers at me right now.

Mrs. Terrana: He is not listening.

Mr. Young: I feel the port is as good as or comparable to anything that's in St. John's right now. We have the added advantage that the residential and the commercial areas developed right around the port of St. John's, whereas, as I said, we're a painter's landscape. We have a clean slate and we can develop an industrial park right on the port facility itself.

Mrs. Terrana: Actually, you have housing and everything. Maybe we should send you some people who need housing in my riding.

Mr. Young: Okay.

Mrs. Terrana: I have 8,000 people without housing. Can I send them all?

• 1300

Mr. Young: No problem.

Mr. Comuzzi: Am I led to believe that, since the U.S. Navy pulled out, you are now funded in the maintenance of that whole area by the Department of Public Works?

Mr. Young: Public Works and Government Services has taken over the port, the whole facility.

Mr. Comuzzi: What does that come to for a year?

Mr. Young: Pardon?

Mr. Comuzzi: What are the numbers?

Mr. Young: At this point it's about \$4 million a year. The reason for that is that there are a number of environmental issues that need to be resolved. They don't impact our economic development opportunities, but because of Canadian law, they cannot turn facilities over. Public Works and Government Services has at this point been given the mandate to turn the facilities over to the local area in the exact same condition they are in now—no better, no worse. As I said, we have a lot more than the 10 buildings that are there now. We are going to have to make some very tough rationalizations of buildings and assets.

Mr. Comuzzi: Further to that, you are funded by ACOA.

Mr. Young: Yes.

Mr. Comuzzi: By \$5 million a year?

Mr. Young: No, that's \$5 million over four years.

Mr. Comuzzi: Do you have any federal funding in that other than Government Services?

[Traduction]

Mme Terrana: L'infrastructure portuaire dont vous parlez est-elle comparable à celle de St. John's ou de l'un des autres grands ports?

M. Young: Oui, et même mieux.

Mme Terrana: Mieux?

M. Young: Je le crois. M. Fox, au fond de la salle, me lance probablement maintenant des regards assassins.

Mme Terrana: Il n'écoute pas.

M. Young: J'estime que le port est aussi bon ou du moins comparable à tout ce qu'on peut trouver à St. John's à l'heure actuelle. En outre, contrairement au port de St. John's où les quartiers résidentiels et commerciaux ont été développés autour du port, nous avons chez nous une toile vierge. Il n'y a rien, ce qui nous permet de créer un parc industriel directement dans le port.

Mme Terrana: En fait, vous avez des logements et tout le reste. Je devrais peut-être vous envoyer des gens de ma circonscription qui ont besoin d'un logement.

M. Young: D'accord.

Mme Terrana: Il y a 8 000 personnes qui n'ont pas de logement. Je puis toutes vous les envoyer?

M. Young: Sans problèmes.

M. Comuzzi: Dois-je comprendre que, depuis le départ de l'armée américaine, vous êtes maintenant payés par le ministère des Travaux publics pour entretenir toute votre région?

M. Young: Travaux publics et Services gouvernementaux a pris en charge le port, toutes les installations.

M. Comuzzi: Combien cela coûte-t-il par année?

M. Young: Je vous demande pardon?

M. Comuzzi: Quels sont les chiffres?

M. Young: Actuellement, l'entretien coûte environ 4 millions de dollars par an. Cet entretien est nécessaire parce qu'il y a certains problèmes environnementaux qui doivent être réglés. Ces problèmes ne nuisent pas à nos possibilités de développement économique, mais il ne peut pas céder les installations en raison des lois canadiennes. Travaux publics et Services gouvernementaux a maintenant reçu l'ordre de céder les installations aux gens de l'endroit exactement en l'état—ni meilleur, ni pire. Comme je l'ai dit, il y a plus que les dix bâtiments actuellement sur place. Il nous faudra prendre des décisions très difficiles quant aux bâtiments et aux autres biens.

M. Comuzzi: Êtes-vous aussi financés par l'APÉCA?

M. Young: Oui.

M. Comuzzi: À raison de 5 millions de dollars par an?

M. Young: Non, il s'agit de 5 millions de dollars sur quatre ans.

M. Comuzzi: Êtes-vous financés par un ministère fédéral autre que Travaux publics et Services gouvernementaux?

[Text]

Mr. Young: No. Once they turn the facility over to us—

Mr. Comuzzi: Do you have provincial funding?

Mr. Young: No.

Mr. Comuzzi: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi. Gentlemen, thank you very much for your presentation. Argentia looks like a very promising opportunity, a jewel just waiting to be picked.

Mr. Young: That's correct.

The Chairman: Good luck to you both. Thank you very much.

Mr. Young: Thank you.

The Chairman: Colleagues, because of the lateness of the hour, we'll reconvene at 2:30 p.m. in this room. We'll start with Abitibi-Price at 2:30 p.m. sharp.

• 1305

[Translation]

M. Young: Non. Une fois que le ministère nous aura cédé les installations...

M. Comuzzi: Êtes-vous financés par le provincial?

M. Young: Non.

M. Comuzzi: Merci.

Le président: Merci, monsieur Comuzzi. Messieurs, merci beaucoup de votre exposé. On dirait que Argentia est une ville très prometteuse, un vrai bijou.

M. Young: Tout à fait.

Le président: Je vous souhaite bonne chance à vous deux. Merci beaucoup.

M. Young: Merci.

Le président: Chers collègues, comme nous sommes en retard, nous allons reprendre nos travaux à 14h30 dans cette salle. Nous commençons par Abitibi-Price à 14h30 pile.

• 1430

The Chairman: Colleagues, we are resuming our hearings this afternoon. We invite the representatives of Abitibi-Price to join us at the table. The chief spokesperson is Mr. Dan MacKenzie.

During our lunch break we had the opportunity to get a bird's-eye view of St. John's Harbour from the historic Signal Hill.

• 1435

Mr. MacKenzie, thank you for joining us. We look forward to your presentation. Maybe you could introduce the gentlemen who are with you.

Mr. Dan MacKenzie (Logistics Manager, Abitibi-Price Inc.): Today I have with me Roger Pike, who's responsible for communications for our Newfoundland operations, and Captain David Brown, who is responsible for our Montreal shipping. They operate our vessels, which we'll get into in a moment.

The Chairman: We're looking for about a 15-minute intervention so that we could have some questions at the end.

Mr. MacKenzie: Members of the committee, I'm here today on behalf of Abitibi-Price to comment on the Government of Canada's efforts to identify cost recovery measures for the Canadian Coast Guard ice-breaking service. The purpose of our submission is twofold: first, to emphasize the importance of the coast guard's ice-breaking service for our two mills in Newfoundland, and, second, to outline the impact some proposed actions will have on our competitiveness.

Up front we want to identify that we're committed to cooperating with the government by supporting any programs aimed at reducing the deficit, especially the subsidies that exist. However, we must emphasize up front that we do not view ice-breaking as a subsidy but as an essential service similar to snow removal on the highways.

Le président: Chers collègues, nous reprenons nos délibérations. Nous invitons maintenant les témoins d'Abitibi-Price à se joindre à nous. Le principal porte-parole est M. Dan MacKenzie.

Pendant la pause repas, nous avons eu l'occasion de voir le panorama du port de St. John's, à partir du lieu historique de Signal Hill.

Monsieur MacKenzie, merci de vous joindre à nous. Nous avons hâte d'entendre votre exposé. Vous pourriez peut-être nous présenter les messieurs qui vous accompagnent.

M. Dan MacKenzie (gestionnaire de la logistique, Abitibi-Price Inc.): Je suis accompagné aujourd'hui de Roger Pike, responsable des communications pour nos activités à Terre-Neuve, et du capitaine David Brown, responsable de notre transport maritime à Montréal. Ils s'occupent de nos navires dont je vous parlerai dans un instant.

Le président: Nous aimerions disposer d'environ 15 minutes à la fin de votre exposé pour pouvoir vous poser des questions.

M. MacKenzie: Mesdames et messieurs les membres du Comité, je suis ici aujourd'hui pour faire des observations au nom d'Abitibi-Price sur les efforts que fait le gouvernement du Canada pour identifier des moyens de recouvrer les coûts du service de brise-glace de la Garde côtière du Canada. Nous avons deux objectifs aujourd'hui: premièrement, souligner l'importance du service de brise-glace de la Garde côtière pour nos deux usines de Terre-Neuve et, deuxièmement, vous donner une idée des répercussions que certaines mesures proposées pourraient avoir sur notre compétitivité.

Tout d'abord, nous voulons vous dire que nous nous sommes engagés à coopérer avec le gouvernement en appuyant tous les programmes qu'il mettra en oeuvre afin de réduire les déficits, surtout en ce qui concerne les subventions. Toutefois, nous tenons à souligner d'entrée de jeu que nous ne considérons pas les services de brise-glace comme une subvention mais plutôt comme un service essentiel semblable au déneigement des autoroutes.

[Texte]

As Kruger discussed earlier, the transportation cost in pulp and paper is extremely expensive, and therefore we cannot support any government proposal that will result in increased marine costs or that in any way will reduce the level of service we currently receive. On a positive note, we've come up with a number of suggestions that we think will help you analyse where we can find some cost savings.

The brief will cover four topics. The first will be the financial position of our two Newfoundland mills, the second is to emphasize the importance of transportation costs to our business, the third is the investment we've made in the marine transportation business, and the last will be some recovery options we've come up with.

To begin with, Abitibi-Price is a Canadian company, formerly owned by O and Y. I'm sure you're all familiar with that. We make about 2 million tonnes of newsprint and value-added products a year from 10 mills in North America. We ship around the world to about 45 different countries. Our two mills in Newfoundland are export mills, one in Grand Falls and one in Stephenville, and they produce about 400,000 tonnes of newsprint for export purposes.

The two mills provide a tremendous value to the national, provincial, and especially the local economies. We hire almost 1,800 employees between the two mills, which adds a value of approximately \$70 million in salaries and benefits to the local area.

Just to comment briefly on the forest products industry, from 1989 to 1994 we went through the worst down cycle we have ever experienced in the pulp and paper industry. In those years prices hit a low that had not been reached since the great depression, and as an industry we lost over \$5 billion in five years.

Abitibi unfortunately contributed about 10% to that, losing half a billion dollars. In the Newfoundland operations alone upwards of \$75 million were lost in the last five to six years. Even last year when the market started to recover, we lost \$14 million in our two Newfoundland mills.

Our losses would have been much greater had it not been for the cooperation of the employees, improved productivity, our controlling our manufacturing costs, a lot of restructuring, and recentralizing and decentralizing functions a number of times trying to get it right and trying to be competitive as possible. We shut down a lot of capacity and made a lot of difficult employee reductions. In fact, Grand Falls now has one-third less employees than it did in 1989, and last July we almost shut down one of its two machines in order to remain competitive. Fortunately, we were able to work it out with the unions.

In an effort to be the finest pulp and paper manufacturer in the world, we have made great strides to improve our productivity and reduce our costs and will continue to do so. We must be competitive in all five of our major direct cost

[Traduction]

Comme Kruger le disait plus tôt, les coûts de transport dans le secteur des pâtes et papiers sont extrêmement élevés et nous ne pouvons donc appuyer aucune proposition du gouvernement qui aurait pour effet d'augmenter les coûts du transport maritime ou de réduire de quelque façon que ce soit le niveau de service qui nous est fourni à l'heure actuelle. Sur une note plus positive, nous avons préparé un certain nombre de suggestions qui devraient vous aider à trouver des moyens de réduire les coûts.

Dans notre mémoire, nous traitons de quatre questions. Premièrement, nous présentons la situation financière de nos deux usines de Terre-Neuve; deuxièmement, nous soulignons l'importance des coûts du transport dans notre secteur d'activité; troisièmement, nous décrivons l'investissement que nous avons fait dans le transport maritime et, enfin, nous vous proposons certaines options pour le recouvrement des coûts.

Tout d'abord, permettez-moi de vous rappeler qu'Abitibi-Price est une entreprise canadienne qui appartenait auparavant à O et Y. Je suis sûr que vous le saviez déjà. Nous produisons environ 2 millions de tonnes de papier journal et de produits à valeur ajoutée chaque année dans 10 usines en Amérique du Nord. Nous exportons dans environ 45 pays différents. Nos deux usines de Terre-Neuve—une à Grand Falls et une autre à Stephenville—produisent environ 400 000 tonnes de papier journal destiné à l'exportation.

Ces deux usines contribuent énormément à l'économie nationale, provinciale et surtout locale. Ces deux usines comptent environ 1 800 employés, ce qui représente environ 70 millions de dollars en salaires et avantages sociaux pour l'économie locale.

J'aimerais vous parler rapidement de l'industrie des produits forestiers. De 1989 à 1994, nous avons connu le pire ralentissement qu'a jamais subi l'industrie des pâtes et papiers. Pendant ces années, les prix sont tombés à leur plus faible niveau depuis la grande dépression et l'industrie a perdu plus de 5 milliards de dollars en cinq ans.

Malheureusement, Abitibi a perdu un demi-milliard de dollars, soit environ 10 p. 100 des pertes de l'industrie. À Terre-Neuve seulement, nous avons perdu plus de 75 millions de dollars au cours des cinq à six dernières années. Même l'an dernier, alors que le marché commençait à se rétablir, nos deux usines de Terre-Neuve ont perdu 14 millions de dollars.

Nos pertes auraient été beaucoup plus lourdes, sans la coopération de nos employés, l'amélioration de notre productivité, le contrôle de nos coûts de production, beaucoup de restructuration, et une recentralisation et décentralisation de nos fonctions à maintes reprises afin de trouver la juste formule afin d'être aussi compétitifs que possible. Nous avons éliminé beaucoup de capacité et nous avons dû procéder à de nombreuses et difficiles mises à pied. En fait, le nombre d'employés à Grand Falls a diminué du tiers depuis 1989 et en juillet dernier, nous avons presque été obligés de fermer une de ses deux machines afin de rester compétitifs. Heureusement, nous avons pu trouver une solution avec les syndicats.

Parce que nous voulons être le meilleur producteur de pâtes et papiers au monde, nous avons fait d'importants progrès pour améliorer notre productivité et réduire nos coûts et nous allons continuer sur cette voie. Nous devons être compétitifs en ce qui

[Text]

components, which are woods, labour, hydro, materials, and of course transportation. In our effort to be the finest, we need to prosper in the up cycles, and we must be able to survive in the down cycles, particularly the one we just came out of.

As I mentioned, the transportation cost is a very important element in our manufacturing costs. Statistics shown by Kruger earlier today, produced by the CPPA, show that the Grand Falls mill now has the highest transportation cost of pulp and paper mills in Canada. Our Stephenville mill is only marginally better.

This is a direct result of our geographical location, as we are on an island in the middle of the Atlantic. Consider our market mix and the lack of transportation options we have. Rail was removed as an option in the 1980s. The truck supply isn't sufficient enough to warrant enough volume to ship by truck.

Unlike our North American shipments from our eight other mills in Canada and the U.S., where transportation costs represent about 10% to 15% of the total cost of production, at our international mills in Newfoundland the total cost of transportation can represent 20% to 30%. Therefore, Abitibi-Price clearly cannot accept any government action that will result in an increase in our marine costs at all or that will in any way reduce the level of service received.

One thing Abitibi-Price has done to help keep our costs in order is to charter five vessels. These are long-term charters. We have the most advanced ice service vessels available. These are called high-ice class vessels. Essentially, they are broken into seven levels, from non-ice class vessels to 1A super-ice class vessels. All our five vessels are 1As or 1A supers.

Essentially, this excess investment to have these high-ice class vessels costs Abitibi-Price an estimated \$2 million a year, which works out to approximately \$5 a tonne. We made this excess investment in these vessels for a number of reasons. The first is customer satisfaction. In order to compete on the international market, we must be able to provide paper to our customers by the just-in-time method. By no means can we shut down for four months of the year, store paper, then basically dump it on the market. Our prices couldn't allow that, nor would our customers accept that.

Also, we need to reduce our ice delays. We can't wait for ice-breaking vessels to come break us out. Right now, our daily hire rate is about \$7,000 to \$10,000 a day. That's what it costs us to charter vessels. Our delay costs from ice can range from a couple of days to more than two weeks. Two or three years ago, one vessel waited two weeks for an ice-breaker to bring it to port. On average, we have about 12 vessels a year that are delayed. About \$1.50 a tonne, as a total, is what it costs us in the Newfoundland operations.

[Translation]

à trait aux cinq principaux éléments de nos coûts directs, soit le bois, la main-d'œuvre, l'hydro-électricité, les matériaux et, bien sûr, les transports. Afin d'être les meilleurs, nous devons prospérer lorsque le cycle est à la hausse afin de pouvoir survivre pendant les périodes de ralentissement, comme celui dont nous commençons tout juste à nous remettre.

Comme je l'ai mentionné, le transport constitue l'un des éléments très importants de nos coûts de production. Les statistiques, présentées tout à l'heure par Kruger, et produites par l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, montrent que l'usine de Grand Falls fait maintenant face aux coûts de transport les plus élevés parmi toutes les usines de pâtes et papiers au Canada. Les coûts de l'usine de Stephenville ne sont que légèrement inférieurs.

• 1440

Cela est directement attribuable à notre emplacement géographique, puisque nous sommes situés sur une île au milieu de l'Atlantique. Songez à la composition de notre marché et à l'absence d'options de transport. Le transport ferroviaire n'est plus une option depuis les années 1980. Il n'y a pas suffisamment de camions pour que nous puissions expédier un important volume par ce moyen.

Contrairement à la production que nos huit autres usines au Canada et aux États-Unis expédient en Amérique du Nord, où les coûts de transport représentent environ 10 à 15 p. 100 du coût de production total, cette proportion est de 20 à 30 p. 100 pour nos usines internationales de Terre-Neuve. C'est pourquoi Abitibi-Price ne peut évidemment pas accepter une mesure gouvernementale qui aurait pour effet d'augmenter nos coûts de transport maritime ou qui réduirait de quelque façon que ce soit le niveau de service qui nous est fourni.

Afin de contrôler nos coûts, Abitibi-Price a affrété cinq navires. Il s'agit d'affrètement à long terme. Nous avons les brise-glaces les plus perfectionnés. Il s'agit des navires de cote glace supérieurs. En gros, il y a sept catégories, des navires de catégorie non glace aux navires de cote glace supérieurs à 1. Nos cinq navires appartiennent à cette catégorie.

En gros, cet investissement supplémentaire qu'a fait Abitibi-Price afin d'avoir les services de navires de cote glace supérieurs lui coûte environ 2 millions de dollars par année, soit environ \$5 la tonne. Nous avons fait cet investissement supplémentaire pour diverses raisons. La première est la satisfaction de nos clients. Afin de pouvoir être compétitifs sur le marché international, nous devons pouvoir fournir du papier à nos clients au moment adéquat. Il nous est absolument impossible de fermer pendant quatre mois, d'entreposer du papier, pour ensuite inonder le marché. Nos prix ne nous le permettraient pas et nos clients ne l'accepteraient pas.

En outre, nous devons réduire les délais causés par les glaces. Nous ne pouvons pas attendre que les brise-glaces viennent nous libérer. À l'heure actuelle, l'affrètement des navires nous coûte environ de 7 000\$ à 10 000\$ par jour. Nous pouvons être retardés par les glaces pendant quelques jours pendant plus de deux semaines et les coûts varient en conséquence. Il y a deux ou trois ans, un navire a dû attendre un brise-glace pendant deux semaines avant de pouvoir entrer au port. En moyenne, nous avons environ 12 navires qui sont retardés chaque année. Au total, cela ajoute 1,50\$ la tonne à nos coûts de production à Terre-Neuve.

[Texte]

The last reason for this is to reduce the burden on the Canadian Coast Guard. Most of the vessels that operate in Canadian waters are low-ice class or non-ice class. These vessels burden the Canadian Coast Guard with demands for ice-breaking for vessels that are not designed to operate in these ice conditions. Our investment in the highest ice class vessels available reduces the burden on the Canadian Coast Guard. Last year we had about 27 escorts a year for 60% of the vessels that service our port. These are very similar numbers to what Corner Brook described this morning. If we did not have the highest ice class vessels available, this percentage would be dramatically higher.

Also, we operate a tugboat in each of the ports. Their sole purpose is to break the ice to make it navigable for our vessels to go in and out. This is estimated to cost us about \$400,000 a year.

So, essentially, with the ice delay costs and the additional investment we've made in high-ice class vessels and the tugboat service, it's almost costing us \$10 a tonne on our total production to be able to work in these ice conditions.

Abitibi-Price has elected to invest in these high-ice class vessels to provide our customers with a competitive level of customer service and reduce the burden on the Canadian Coast Guard. For this reason, we believe our vessels should be exempt from any ice-breaking user fee, should the government choose to introduce such a measure. The coast guard must recognize vessel operators who invest in these high-ice class vessels. This would serve as an incentive and reduce the overall volume of ice-breaking requests.

As I leave this presentation, I want to make sure I put a number of things across. One is that Abitibi-Price produces newsprint in Newfoundland for export purposes. We're "marine captive"; we do not ship by rail or truck. We're shipping to 45 countries around the world. Our transportation costs are the highest in the industry. We operate a fleet of five vessels, which is estimated to cost us an additional \$10 a tonne to provide that service.

As promised at the beginning, we went through and came up with a number of ways and means of increasing cost recovery for the coast guard. Just let me repeat that Abitibi-Price will support the government's initiatives to reduce our country's deficit. We are sympathetic to the government's position because we too have recently faced a similar situation. The Canadian Coast Guard must perform many of the same cost-cutting and productivity-improvement exercises we were forced to implement in order to survive. Our customers would not let us implement a price increase situation until we had our costs in control, nor can the coast guard do the same.

[Traduction]

La dernière raison est de réduire le fardeau de la Garde côtière du Canada. La plupart des navires qui naviguent dans les eaux canadiennes sont des navires qui conviennent lorsque la couverture de glace est mince ou lorsqu'il n'y a pas de glace. Ces navires, qui n'ont pas été conçus pour naviguer dans ces conditions de glace, doivent souvent faire appel aux brise-glace de la Garde côtière du Canada. Notre investissement dans des navires de cote glace supérieurs réduit le fardeau de la Garde côtière. L'an dernier, nous avons eu environ 27 escortes pour 60 p. 100 des navires qui desservent notre port. Ces chiffres sont très semblables à ceux qui vous ont été présentés ce matin pour Corner Brook. Si nous n'avions pas ces navires de catégorie supérieure, ce pourcentage serait considérablement plus élevé.

En outre, nous avons un remorqueur dans chaque port. Nous les utilisons uniquement pour briser la glace afin que nos navires puissent entrer ou sortir du port. Nous estimons que cela nous coûte environ 400 000\$ par année.

Donc, en gros, avec les coûts attribuables aux retards causés par les glaces et avec l'investissement supplémentaire que nous avons fait pour obtenir des navires de cote glace supérieurs et avec notre service de remorqueur, il nous en coûte environ 10\$ la tonne sur la production totale pour pouvoir travailler dans ces conditions de glace.

Abitibi-Price a choisi d'investir dans ces navires afin de fournir à ses clients un service compétitif et afin de réduire le fardeau de la Garde côtière. Pour cette raison, nous croyons que nos navires devraient être exemptés des frais d'utilisation des services de brise-glace, si le gouvernement décidait d'imposer une telle mesure. La Garde côtière doit reconnaître les exploitants de navires qui investissent dans ces navires de cote glace supérieurs. Cela aurait un effet d'encouragement et réduirait le nombre total de demandes de service de brise-glace.

Avant de terminer cet exposé, je voudrais être sûr qu'un certain nombre de choses sont claires. Premièrement, le papier journal qu'Abitibi-Price produit à Terre-Neuve est destiné à l'exportation. Nous sommes captifs de notre milieu maritime; nous ne pouvons pas expédier notre produit par chemin de fer ou camion. Nous exportons dans 45 pays étrangers. Nos coûts de transport sont les plus élevés dans l'industrie. Nous avons une flotte de cinq navires, ce qui représente pour nous un coût additionnel que nous estimons à 10\$ la tonne.

Comme je vous l'ai promis au début, nous avons réfléchi et nous avons trouvé un certain nombre de moyens qui permettraient à la Garde côtière de recouvrer une plus grande partie de ses coûts. Permettez-moi de répéter qu'Abitibi-Price appuiera les initiatives du gouvernement visant à réduire le déficit du pays. Nous compatissons avec le gouvernement, car nous avons récemment connu une situation analogue. La Garde côtière canadienne doit procéder aux mêmes compressions budgétaires et aux mêmes exercices d'amélioration de la productivité que nous pour survivre. Il n'était pas question pour nos clients de nous laisser augmenter les coûts tant que nous n'avions pas maîtrisé nos problèmes financiers, et c'est la même chose pour la Garde côtière.

[Text]

[Translation]

• 1445

We have three options that we recommend the government review and analyse as a means of increasing cost recovery. The first is to commercialize some of the coast guard's functions, such as ice-breaking. The second is to reduce crew sizes. The third is to benchmark against countries currently facing a similar situation, such as Sweden.

To set the stage, let me quote the Minister of Finance from his recent budget speech: "If the government does not need to run something, it shouldn't, and in the future it won't." Because our Newfoundland mills are restricted to marine transportation, they are dependent on the cost competitiveness of this mode. Unlike our competitors, who have the option to switch to ice-free ports, rail, intermodal or truck, we are restricted to boat shipments. We believe it is imperative that the government permit entrepreneurs an opportunity to quote on these functions and benchmark the coast guard's performance in a competitive market.

To give an analogy, when you ship overseas there are several different components. You have a boat, to possibly a port, into a warehouse, onto a stevedore, into a boat, to another warehouse in another country, to a boat, to a truck or something else to a final customer. There are many different links in the chain, and that chain is only as strong as the weakest link in it. Therefore it is vital that all our partners in transportation provide the most competitive service available.

In the analysis we've conducted, we did a simple comparison of the crew sizes on our vessels that we charter long term versus a coast guard vessel of similar size. As shown in our table, the coast guard's crew size is about two and a half to three and a half times larger than the crews we have on our vessels. Granted, our vessels just go from one origin to one destination and the coast guard's are required to do additional services, but we think it's vital that they analyse what functions are required.

We identified a number of opportunities for re-engineering some functions; eliminating some functions that are no longer required on the private sector boats, such as supply and logistics officers; and reducing staff during the summer months and analysing the needs of staff during the summer months.

The last option we would like to offer is Sweden's ice season rules. Sweden experiences similar ice conditions to Canada's. To reduce their ice-breaking needs, from about the middle of December to the middle of May they restrict vessels from coming into certain ports that do not meet the minimum requirements of vessel size or ice class vessels. So essentially, a very northern port would not allow in a vessel that has a low ice class or no ice class between December and May.

We feel the government should look at a similar option. It's not fair that the Canadian taxpayers be responsible for subsidizing someone who has not made an investment in their vessels to operate in the Canadian waters such as we have.

Nous avons trois options que nous recommandons au gouvernement d'examiner et d'analyser en vue d'améliorer la récupération des coûts. La première serait de commercialiser une partie des fonctions de la Garde côtière, par exemple les brise-glace. La deuxième serait de réduire la taille des équipages. La troisième serait de s'aligner sur des pays confrontés à une situation analogue, telle la Suède.

Pour mettre les choses en perspective, permettez-moi de citer un passage du récent discours du budget du ministre des Finances: «S'il n'est pas nécessaire que le gouvernement fasse quelque chose, il ne devrait pas le faire et, à l'avenir, il ne le fera pas.» Comme nos papeteries de Terre-Neuve sont tributaires du transport maritime, elles sont à la merci de la compétitivité de ce mode de transport. Contrairement à nos concurrents, qui peuvent opter pour des ports toute-saison, le transport ferroviaire, les transports intermodaux, ou le camionnage, nous sommes obligés d'utiliser le bateau. Nous estimons qu'il faut absolument que le gouvernement donne aux entrepreneurs la possibilité d'être concurrentiels et qu'il étalonne le rendement de la Garde côtière en fonction de la concurrence sur le marché.

Pour vous donner une illustration, quand vous expédiez un produit à l'étranger, plusieurs composantes entrent en jeu. Vous avez un bateau, un port, un entrepôt, un débardeur, un autre bateau, un autre entrepôt dans un autre pays, encore un bateau et un camion ou autre chose pour amener finalement le produit à destination. La chaîne est composée de toute une série de maillons, et c'est le plus faible de ces maillons qui détermine sa solidité. Il est donc essentiel que tous nos partenaires dans le domaine du transport assurent le service le plus compétitif possible.

Dans notre analyse, nous avons simplement comparé la taille des équipages des navires que nous affrétons à celle d'un garde-côte analogue. Comme le montre notre tableau, l'équipage du garde-côte est de deux fois et demie à trois fois plus important que celui de nos bateaux. Certes, ces derniers se contentent de faire le trajet entre deux points alors que la Garde côtière fournit des services supplémentaires, mais il faudrait à notre avis que ses responsables cherchent à dégager les fonctions essentielles.

Nous constatons qu'on pourrait réorganiser certaines fonctions, supprimer des fonctions qui sont devenues superflues sur les navires du secteur privé, par exemple les officiers d'approvisionnement et de logistique; et réduire les équipages durant l'été après avoir déterminé les besoins exacts pour cette saison.

La dernière option que nous souhaiterions proposer, c'est celle de la réglementation suédoise pour la saison des glaces. Cette saison est à peu près la même en Suède qu'au Canada. Pour limiter les activités des brise-glace, la Suède interdit de la mi-décembre à la mi-mai l'accès à certains ports aux navires qui n'ont pas un certain tonnage ou une cote glace donnée. Autrement dit, un navire ayant une cote glace réduite ou pas du tout de cote glace ne pourra pas avoir accès à un port très septentrional de décembre à mai.

Le gouvernement devrait envisager une formule analogue. Il n'est pas normal que les contribuables canadiens subventionnent quelqu'un qui n'a pas fait comme nous l'investissement nécessaire pour permettre à ses navires d'évoluer dans les eaux canadiennes.

[Texte]

To conclude, let me once again emphasize that Abitibi-Price is supportive of the federal government's position on deficit reduction. For example, recently the MFRA and ARFAA transportation subsidies were eliminated in the proposed budget. Abitibi-Price supported the government's move on this. This support will cost Abitibi-Price \$1.2 million a year; however, we agreed that it was a subsidy and we agreed that the government should remove it. However, we cannot take this same position on ice-breaking services. We strongly believe this is not a subsidy but an essential service.

After four years of losses, we've neglected capital expenditures and only now are in a position to make needed capital investment at our Newfoundland operations. As the industry returns to profitability, the focus of our capital spending initiatives will be on spending money wisely. Any increase in transportation costs will make our capital investment decisions more difficult to justify in the Newfoundland operations. Newfoundland paper producers already have the highest transportation costs in Canada. These mills cannot accept any increase in marine costs. They must be reduced, not increased, if we are to continue to survive.

Unlike our competitors, we are located on an island and we have no option but to ship by boat. Our competitors have the option to switch to ice-free ports or another mode. Our mills also cannot compete without an ice-breaking service. It is essential to our ability to service our customers on a competitive basis.

• 1450

We've made three recommendations we feel the committee should examine: the commercialization of functions, reducing crew sizes and following what other countries are doing, or benchmarking against them.

We urge you to recognize ice-breaking as an essential service for marine-bound Canadian business. We also urge you to recognize vessel operators for investing in superior ice class vessels. Canadian taxpayers should not be responsible for subsidizing non-ice class vessel operators unwilling to invest in the proper equipment required to service Canadian ports during the ice season.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. MacKenzie, for your presentation to the committee. We appreciate it.

Just before we get to questioning, I want to reassure you. The Hon. Doug Young stated in his terms of reference to this committee that he'd appreciate our views on the ways and means of increasing user-pay, user-say in the provision of

[Traduction]

En conclusion, je réaffirme qu'Abitibi-Price approuve la volonté de réduction du déficit manifestée par le gouvernement fédéral. Les subventions au transport prévues par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique ont par exemple été supprimées dans le budget. Abitibi-Price est tout à fait d'accord avec cette initiative. Cela nous coûtera 1,2 million de dollars par an, mais nous reconnaissons que c'était une subvention et qu'il était normal que le gouvernement la supprime. En revanche, nous ne pouvons pas en dire autant pour ce qui est du service de brise-glace. À notre avis, il ne s'agit pas là d'une subvention, mais d'un service essentiel.

Au terme de quatre années de pertes, nous avons pris du retard dans nos immobilisations et nous sommes prêts maintenant à procéder à des investissements bien nécessaires dans nos activités à Terre-Neuve. Maintenant que notre industrie redevient rentable, nous allons prendre grand soin de procéder aux immobilisations les plus judicieuses possible. Toute augmentation des frais de transport rendrait cependant beaucoup plus difficiles à justifier les investissements que nous voudrions faire à Terre-Neuve. Les producteurs de papier de Terre-Neuve ont déjà les coûts de transport les plus élevés du Canada. Ces papeteries ne peuvent pas supporter une augmentation des frais de transport maritime. Pour qu'elles puissent survivre, il ne faut pas que ces frais augmentent, mais au contraire qu'ils diminuent.

Contrairement à nos concurrents, nous sommes situés sur une île et par conséquent tributaires du transport par bateau. Nos concurrents peuvent choisir des ports toute-saison ou un autre mode de transport. Sans un service de brise-glace, nos papeteries ne peuvent pas être compétitives. Nous avons absolument besoin de ce service pour pouvoir servir nos clients dans des conditions acceptables.

Nous vous avons soumis trois recommandations à examiner: commercialiser les fonctions, réduire la taille des équipages et nous aligner sur les autres pays.

Nous vous demandons instamment de reconnaître que le service de brise-glace est essentiel pour les entreprises canadiennes tributaires du transport maritime. Nous vous exhortons aussi à inciter les compagnies maritimes à investir dans des bâtiments ayant une cote glace supérieure. Il n'y a pas de raison que les contribuables canadiens subventionnent des compagnies maritimes qui ne veulent pas faire les investissements nécessaires pour que leurs navires puissent se rendre par leurs propres moyens dans les ports canadiens durant la saison des glaces.

Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur MacKenzie, pour cet exposé.

Avant de passer aux questions, je tiens à vous rassurer. Dans le mandat qu'il nous a confié, l'honorable Doug Young nous a précisé qu'il souhaitait avoir notre point de vue sur les moyens d'accroître la participation et l'intervention des

[Text]

marine services by the government, the important provision being any means suggested would be taken with fairness and would be equitable as well. So your suggestions are very much appreciated along that line vis-à-vis ice-breaking and the class of the ships. Thank you very much.

Colleagues, we'll begin questioning. Mr. Guimond, please.

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Chairman.

As a former guy of Abitibi-Price for fourteen years—

Mr. MacKenzie: This one should be easy.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Guimond: Thank you for your presentation.

I just want to understand why you took the Swedish example. I know in the paper industry we always compare with Finland and Sweden because the wood and the conditions are comparable with Canada, but are there other countries we can compare with? Would Finland be the same, and Denmark, too?

Mr. MacKenzie: Yes, I think the whole Baltic region—Norway, Finland and Sweden—could be examined. We used Sweden because they completely discriminated against non-ice class vessels, which is what we wanted to get across.

Mr. Guimond: Mr. Chairman, I don't know if our researcher knows very much about the comparisons with Sweden. This is the first presentation we've had that compares us with Sweden. Could we have extra...?

Mr. MacKenzie: There's an appendix in the back and I can get further information if you require it. Montreal Shipping can certainly provide some, too.

The Chairman: Monsieur Guimond, if there's a need for our committee to request further information, we know who to get a hold of through Mr. MacKenzie.

Mr. MacKenzie: It's accepted in the industry. Any shipping line could probably provide you the information.

Mr. Guimond: Okay.

My other question concerns your comparison between the Abitibi-Price crew on the ship you ran and the number of employees on the ice-breaker from the coast guard. Is it exactly the same...?

Mr. MacKenzie: It's the same size.

Mr. Guimond: But is it the same kind of job?

Mr. MacKenzie: No, that's why I explained—

Mr. Guimond: I want to understand. If we compare the *Terry Fox* 28-28 Abitibi crew to 56, and then the other example of 69 compared to 21, I have problems understanding.

Mr. MacKenzie: I did explain our vessels go from one origin to one destination. That's the sole purpose of the vessels, whereas for the search and rescue, I don't know all the functions and what they have to do, but clearly they have 2.5 to 3.5 times more crew. I think it should be analysed. Are all those people required? That's all we're saying.

[Translation]

utilisateurs dans les services maritimes fournis par le gouvernement, l'essentiel étant que les formules proposées soient justes et équitables. Par conséquent, vos suggestions concernant les brise-glaces et la cote glace des navires sont les bienvenues. Merci beaucoup.

Nous allons passer aux questions. Monsieur Guimond, allez-y.

M. Guimond: Merci, monsieur le président.

Ayant passé 14 ans chez Abitibi-Price...

M. MacKenzie: Cela ne devrait pas poser trop de problèmes.

Des voix: Oh, oh!

M. Guimond: Merci pour votre exposé.

Je voudrais savoir pourquoi vous avez pris l'exemple de la Suède. Je sais que dans l'industrie du papier on compare toujours la situation du Canada à celle de la Finlande ou de la Suède parce que les conditions y sont assez semblables aux nôtres; mais ne pourrait-on pas faire des comparaisons avec d'autres pays? Est-ce que c'est la même chose en Finlande et au Danemark?

M. MacKenzie: Oui, je pense qu'on pourrait prendre toute la région de la Baltique, la Norvège, la Finlande et la Suède. Nous avons choisi la Suède parce qu'elle a pris des mesures radicales à l'égard des navires sans cote glace, et c'est ce que nous voulions souligner.

M. Guimond: Monsieur le président, je ne sais pas si notre chercheur a d'autres précisions dans ce domaine de la comparaison avec la Suède. C'est le premier exposé où l'on nous compare avec la Suède. Pourrions-nous avoir d'autres...?

M. MacKenzie: Il y a une annexe à la fin du texte, et je pourrais vous fournir des renseignements complémentaires au besoin. Montreal Shipping peut aussi certainement vous en fournir.

Le président: Monsieur Guimond, si notre comité a besoin de renseignements complémentaires, nous saurons à qui nous adresser par le biais de M. MacKenzie.

M. MacKenzie: Cela se fait dans notre industrie. N'importe quelle compagnie de navigation pourrait certainement vous fournir ces renseignements.

M. Guimond: Bon.

Mon autre question concerne votre comparaison entre l'équipage du navire affrété par Abitibi-Price et l'équipage d'un brise-glaces de la Garde côtière. S'agit-il exactement des mêmes...?

M. MacKenzie: Ce sont des navires de même tonnage.

M. Guimond: Mais s'agit-il des mêmes fonctions?

M. MacKenzie: Non, c'est pour cela que je vous expliquais...

M. Guimond: J'aimerais bien comprendre. Si l'on compare le *Terry Fox* et l'équipage du navire affrété par Abitibi, ou si on prend l'autre exemple, où l'on oppose 69 à 21, je ne comprends pas.

M. MacKenzie: Je vous ai expliqué que nos navires allaient d'un point à un autre. C'est tout ce qu'ils font, alors que dans le cas de la Garde côtière il y a des opérations de recherche et de sauvetage, et d'autres fonctions, mais il reste que les équipages sont deux fois et demie à trois fois et demie plus nombreux. Je pense qu'il faudrait analyser cette situation. A-t-on vraiment besoin de tout ce monde? C'est tout ce que nous disons.

[Texte]

It was a very simple comparison and that's as much as we did. It's a valid point.

Mr. Guimond: But in your mills you had a lot of re-engineering of function. You had more flexibility, I'm sure, like the mechanics. A welder or a pipe-fitter is more—

Mr. MacKenzie: Yes, what we've done is restructure the entire business. There's no aspect of the business we haven't looked at. With the cooperation of our employees and our unions, what we've ended up with is a redesigned job function for almost all the trades. We have some cross-trading and we have a closer working together relationship within the jurisdictions of various unions. We've come a long, long way in our business to work cooperatively with the unions and we see this as quite a success and quite a breakthrough in 1994.

[Traduction]

C'est une simple comparaison, rien de plus. C'est un argument.

M. Guimond: Mais dans vos papeteries, vous avez réorganisé beaucoup de fonctions. Je suis sûr que vous aviez plus de souplesse, dans le cas des mécaniciens par exemple. Un soudeur ou un poseur de tuyau est plus. . .

M. MacKenzie: Effectivement, nous avons restructuré toutes nos activités sans exception. Avec la collaboration de nos employés et de nos syndicats, nous avons réorganisé la quasi-totalité des fonctions. Nous avons des échanges et des rapports de travail plus étroits avec les syndicats. Nous avons beaucoup progressé dans nos rapports avec les syndicats, et c'est une performance remarquable en 1994.

• 1455

Mr. Guimond: You try to have flatter organizations too?

Mr. Roger Pike (Regional Manager, Public Relations, Stephenville Mill, Abitibi-Price Inc.): Yes.

Mr. Guimond: What is the percentage of cuts you have in management people in comparison to the currently paid employees and office employees?

Mr. Pike: If we use Grand Falls as the example, it has seen approximately a 30% reduction of employees across the board since 1989. I would have to say about 11% would be management and the rest would be unionized employees.

Mr. Guimond: And Stephenville?

Mr. Pike: Stephenville, as you know, is a fairly new mill. It was formerly a liner board operation operated by the provincial government. When we took over that operation and converted it, it was specifically designed to be low manpower, so the manpower levels in Stephenville have not fluctuated that much. We're operating that mill with approximately 325 people. It's about the same as it was when we started that mill in 1981.

Mr. Guimond: Thank you.

Mr. Gouk: Gentlemen, there is just one area I'd like to expand on a bit because I'm having trouble deciding if we're agreeing or still disagreeing. With regard to the ice-breaking, you don't want it to become user-pay and yet in your own brief you're saying the Canadian taxpayer should not be responsible for subsidizing non-ice class vessels that don't require the service.

Well, we agree; we don't think they should either. But how else can you do that other than simply charging some kind of fee for the service being provided to those who do need the services and aren't able to provide their own way, and by recognizing companies like yourself that have ships that are able to make their own way and saying, congratulations, there's no fee to you because you didn't use our service?

Mr. MacKenzie: Recognizing someone for investing is one way; restricting access to only vessels that have ice capability so they do not burden the coast guards would be the other.

M. Guimond: Vous essayez aussi d'avoir des organisations plus horizontales?

M. Roger Pike (directeur régional, Relations publiques, Papeterie de Stephenville, Abitibi-Price Inc.): Oui.

M. Guimond: Quel est le pourcentage de coupures que vous avez effectuées au niveau des cadres et au niveau des employés et des employés de bureau?

M. Pike: Pour prendre l'exemple de Grand Falls, les effectifs d'ensemble ont été réduits d'environ 30 p. 100 depuis 1989. Disons qu'environ 11 p. 100 étaient des cadres et le reste des employés syndiqués.

M. Guimond: Et à Stephenville?

M. Pike: Comme vous le savez, la papeterie de Stephenville est relativement récente. C'était auparavant une usine de cartonnage exploitée par le gouvernement provincial. Quand nous l'avons reprise et convertie, l'objectif était d'avoir des effectifs réduits, et par conséquent ces effectifs n'ont pas beaucoup changé. Cette papeterie emploie environ 325 personnes, à peu près le même nombre qu'au début en 1981.

M. Guimond: Merci.

M. Gouk: Messieurs, il y a un seul domaine sur lequel j'aimerais m'étendre un peu, car je ne sais toujours pas si nous sommes d'accord ou non. Vous ne voulez pas que le service de brise-glace soit facturé aux utilisateurs, et pourtant vous dites dans votre mémoire qu'il n'est pas normal que les contribuables canadiens subventionnent des navires sans cote glace.

Nous sommes bien d'accord, mais je ne vois cependant pas d'autres possibilités de faire payer un certain montant à ceux qui ont besoin du service et qui ne peuvent pas l'assurer eux-mêmes, tout en félicitant des entreprises comme la vôtre qui ont des navires capables de passer seuls dans la glace et en les exonérant de frais, puisqu'elles n'ont pas besoin du service.

M. MacKenzie: Reconnaître l'investissement de quelqu'un est une chose, limiter l'accès aux seuls navires capables de briser la glace pour éviter du travail à la Garde côtière en est une autre.

[Text]

Mr. Gouk: I'm sorry; I missed something there.

Mr. MacKenzie: The first option is to not charge ice-breaking to vessel operators who have high-ice class capabilities. Essentially we can't buy a higher-ice class vessel than we currently own, so when we require ice-breaking it's because we are essentially stuck in the ice and there's no further investment we could have made to help them.

The other option is simply to not allow any low-ice class vessels in our waters at certain periods during the ice seasons if you're not designed to be in our waters, thus reducing the need for ice-breaking and therefore reducing the costs on the taxpayer.

Mr. Gouk: I don't see how you can kick certain ships out. On the surface, at first look, that might be the easy way, but the fact remains that if you have taken certain initiatives, then certainly your costs should be lower. But if it's up to your confederates from Corner Brook, costs have to come down. There is going to be cost cutting and that means cost recovery in some cases.

Now this can be offset if you have some ideas on how we can save in return in other areas. One of these ways will be recognizing the investment you've made in ice class ships and the fact that you're reducing our costs. But we still have to have some cost recovery. Short of banning those non-ice class ships. . .

In order to recover from those people, we can't just say we're going to take it on a ship-by-ship. . . If we think you have a good ship we're not going to charge you or we're going to charge you a little, but if we think you have a poor ship we're going to charge you more.

We provide a service for a fee, but you've reduced your need for that service. Maybe it's not 100% recoverable but maybe it's enough of a fee that we recover some costs and we discourage people from using the kind of ships you've said maybe shouldn't be in the water during ice season to begin with. If they need a lot of service, they're going to pay a lot more because they're going to need a lot more service.

• 1500

What other way do you see of recovering some of our costs without penalizing people who have taken the initiative to buy the type of ships you have?

Mr. MacKenzie: I think the three options we mentioned. . . The coast guard has to re-look at a lot of the functions it currently does, whether they're required or not required. I mean, what do our vessels do in the summertime? They're only used four months of the year. This all has to be analysed.

I guess our point is that we cannot accept any increase in our transportation costs further than they are today, nor can we accept the reduction in the level of service we receive. But we're willing to work with the government in any way to try to identify opportunities and where there are savings.

Mr. Hubbard: We've heard a lot here today about ice-breaking and we have heard very little about dredging. Would you have the same attitudes in terms of dredging, that it should be supported entirely by the Government of Canada, or should there be a different outlook in terms of dredging?

[Translation]

M. Gouk: Pardon, je n'ai pas bien compris.

M. MacKenzie: La première option serait de ne pas faire payer de frais de brise-glace aux exploitants de navires ayant une cote glace élevée. Nos navires actuels ont la cote glace la plus élevée possible, et par conséquent si nous avons besoin des services d'un brise-glace, c'est vraiment parce que nous sommes pris dans la glace et que nous ne pouvons absolument rien faire de plus.

L'autre option serait simplement d'interdire aux navires n'ayant pas de cote glace l'accès à nos eaux durant la saison des glaces, ce qui réduirait la nécessité d'un service de brise-glace et par conséquent les frais assumés par le contribuable.

M. Gouk: Je ne vois pas comment on pourrait écarter certains navires. À première vue, ce serait la solution de facilité, mais il reste que si vous prenez certaines initiatives, vos coûts doivent diminuer. Pour vos collègues de Corner Brook, il faut que les coûts diminuent. Il va falloir réduire les coûts, et dans certains cas cela veut dire les récupérer.

On peut compenser cela si l'on tient compte d'autres économies possibles dans d'autres domaines. On pourrait notamment reconnaître l'investissement que vous avez fait en achetant des navires ayant une cote glace, ce qui permet de réduire nos frais. Il reste cependant qu'il faudra récupérer une partie de ces frais. Sans aller jusqu'à interdire la navigation aux navires n'ayant pas de cote glace. . .

Si l'on veut récupérer les coûts auprès des utilisateurs, on ne peut pas dire qu'on va le faire navire par navire. . . On ne peut pas vous dire que, puisque vous avez un bateau, on ne va pas vous faire payer grand-chose, ou au contraire, puisque votre bateau n'est pas bon, on va vous faire payer plus cher.

Nous fournissons un service payant, mais vous avez moins besoin de ce service. Le coût n'est peut-être pas récupéré à 100 p. 100, mais le tarif pourrait être suffisant pour qu'on en récupère une partie et pour décourager les gens dont les navires n'ont rien à faire dans la région durant la saison des glaces. Si ces gens-là ont massivement besoin du service, ils paieront beaucoup plus cher.

Voyez-vous d'autres moyens de récupérer une partie des coûts sans pénaliser les gens qui, comme vous, ont pris l'initiative d'acheter des navires adaptés?

M. MacKenzie: Nous avons mentionné trois options. . . Il faudrait que la Garde côtière se penche sur ses activités actuelles pour voir si elles sont vraiment nécessaires. Que font nos navires en été par exemple? Ils ne servent que quatre mois par an. Il faut revoir cela.

Disons que nous ne pouvons pas accepter que nos frais de transport soient plus élevés qu'ils ne le sont actuellement, pas plus que nous ne pouvons accepter une diminution du niveau de service dont nous bénéficions. Mais nous sommes prêts à collaborer avec le gouvernement pour essayer de trouver des solutions et des économies.

M. Hubbard: Nous avons beaucoup entendu parler de brise-glace et très peu de dragage aujourd'hui. Avez-vous le même point de vue sur le dragage? Estimez-vous qu'il devrait être assuré entièrement par le gouvernement du Canada, ou pensez-vous que les choses devraient être différentes dans ce cas?

[Texte]

Captain David Brown (Shipping, Abitibi Price Inc.): Basically you have to look at the requirement for marine transportation, particularly from places like Newfoundland.

In an earlier presentation the question was asked whether marine shipping should be the cheapest method possible. It is true to a certain point, because of the economies of scale to make Canadian industries competitive on all the international markets. To get your goods to Europe, you can't put 5,000 tonnes of newsprint on a plane. It has to go by ship.

Again, it's like grading a road. If a channel has to be dredged. . . Ships are now charged for a lot of services such as harbour dues, berthage, top wharfage on products that are passed over the docks. There are a lot of charges in place now that contribute to the cost of harbour maintenance. We feel that the charges right now are already extremely high and affect our competitive position.

The coast guard has to look in-house to reduce costs before it goes outside its house to start charging.

Mr. Hubbard: So basically you're recommending that both dredging and ice-breaking be seen as a federal government responsibility without user-pay?

Capt Brown: We feel it's an essential service. Whether the government stays in the business of actually providing that service or contracts it out to private enterprise to operate and to perform on the government's behalf—that is a decision the government should look at closely beforehand.

Mr. Hubbard: I have some difficulty with your total delivery cost per tonne. Are you talking about from the tree stump to the factory floor, or from the mill to the. . . ? Just the finishing cost is that high for shipping by marine to a given destination?

A witness: Yes.

Mr. Hubbard: There must be factors built in there that I don't understand if you're putting those costs that high. I'm looking here at \$150—some dollars a tonne, and newsprint recently was selling for less than \$500.

Mr. MacKenzie: We're relating that we were losing about \$150 for every tonne we made. It's a very difficult market when you're losing that kind of money.

Mr. Hubbard: Could you later provide to our committee a breakdown of this in terms of the costs?

Mr. MacKenzie: Sure.

I think the point you have to understand is where our market was. If you look at the bottom part of the graph, the 45. . . some of those are our mills. These are going by truck less than five hours away to the customer. When you're shipping by boat, you're shipping 5,000 tonnes that will stop at several different ports and there are many different components involved: stevedoring, duty, charges. There are many different characteristics. Essentially that's what you have to pay to get your product to market. We're not going to Massachusetts or New Jersey; we're going to India, to South America and to China. Those are our largest markets and they're not five hours away by truck.

[Traduction]

Le capitaine David Brown (Transport maritime, Abitibi-Price Inc.): Il faut tenir compte des besoins en matière de transport maritime, notamment pour des régions comme Terre-Neuve.

Lors d'une précédente audience, on nous a demandé s'il fallait que le transport maritime soit le mode de transport le plus économique possible. C'est vrai jusqu'à un certain point, étant donné les économies d'échelle nécessaires pour permettre aux industries canadiennes d'être compétitives sur tous les marchés internationaux. On ne peut pas expédier 5 000 tonnes de papier journal par avion. Il faut le faire par bateau.

C'est un peu comme l'asphaltage d'une route. S'il faut draguer un chenal. . . On fait actuellement payer toutes sortes de services, des frais portuaires, des frais de mouillage, des frais de quaiage pour les produits transférés dans les docks. Il y a actuellement toutes sortes de frais qui servent à couvrir l'entretien des ports. Nous trouvons que ces frais sont déjà extrêmement élevés et qu'ils menacent notre compétitivité.

Il faut que la Garde côtière commence par chercher à réduire ses propres frais avant d'augmenter les droits qu'elle perçoit.

M. Hubbard: Vous estimez donc que les services de dragage et de brise-glace doivent être assurés par le gouvernement fédéral, et non pas facturés aux utilisateurs?

Capt Brown: C'est un service essentiel. Quant à savoir si le gouvernement devrait continuer à fournir lui-même ce service ou le confier à des entreprises sous-traitantes, c'est une question à laquelle il devrait soigneusement réfléchir.

M. Hubbard: Je ne comprends pas bien votre coût total de livraison par tonne. Vous parlez du transport de la souche jusqu'à l'usine, ou de la papeterie au. . . Le simple coût du transport maritime jusqu'à une destination donnée est si élevé?

Un témoin: Oui.

M. Hubbard: Cela doit certainement inclure des coûts que je ne comprends pas. On parle ici de 150 et quelques dollars la tonne, alors que tout dernièrement le papier journal se vendait moins de 500\$.

M. MacKenzie: Nous vous disons que nous perdions environ 150\$ par tonne de papier fabriqué. Il n'est pas facile de se maintenir sur ce marché quand on a des pertes aussi élevées.

M. Hubbard: Pourriez-vous nous faire parvenir plus tard une ventilation de ces coûts?

M. MacKenzie: Certainement.

Il faut bien comprendre quelle était la situation du marché. Si vous prenez le bas du graphique, les 45. . . il y a là certaines de nos papeteries. Ici, la marchandise est livrée au client par camion en moins de cinq heures. Mais quand on expédie 5 000 tonnes de papier par bateau, le bateau s'arrête dans plusieurs ports, et il y a toute une série de frais: les débardeurs, les douanes, les droits. Il y a toutes sortes de choses, de frais qu'il faut payer pour acheminer le produit à destination. Nous n'allons pas au Massachusetts ou au New Jersey, mais en Inde, en Amérique du Sud et en Chine. Ce sont nos marchés les plus importants, et ils ne sont pas à cinq heures de route.

[Text]

Mr. Hubbard: So part of this, then, is due to the quality of your product. The product has to go a long distance to find markets.

Mr. MacKenzie: The only place we can compete by boat is in those markets. We cannot compete in the U.S.

Mr. Hubbard: You can't compete with your product to the United States markets?

Mr. MacKenzie: We tried that recently, but losing the MFRA—as I discussed, we lost \$1.2 million with the MFRA reduction—also increased the cost to central Canada by 40% in the last week. Essentially, it costs us more to reach central Canada than it does by boat to reach just the dock in the Caribbean or London, England. So we cannot even compete in Canada. We can compete in Newfoundland; that's about our market.

• 1505

Mr. Hubbard: I find some difficulty with this, Mr. Chairman. We're looking at backhauls in New Brunswick—

Mr. MacKenzie: There are no backhauls.

Mr. Hubbard: —into central Canada. Our per tonne cost of movement is very low. Is it that trucking is cheaper than marine transportation? I see people out in the audience who are nodding yes. I'm a bit amazed at this because historically, as one looked at the different modes of transportation, marine or water has been the cheapest possible method of transportation.

Mr. MacKenzie: It is the cheapest mode possible if you have 5,000 tonnes going from one origin to one destination. However, say you have to stop at a number of different ports. When you get to the port, you have to convert to... When we reach the final destination we also have to truck a certain number of miles to reach our customers. That's all our other mills are paying: the trucking charge. You have a lot more built into it.

We don't have any backhaul; there's nothing coming back in our vessels.

Mr. Hubbard: Okay, thanks, Mr. Chairman.

Mr. Comuzzi: Thank you, gentlemen.

Do you produce just newsprint or kraft?

Mr. MacKenzie: In our Newfoundland mills it's just newsprint, but the other eight mills make a variety of products.

Mr. Comuzzi: Yes.

Mr. MacKenzie: They make a beautiful sheet, which is one of the best we have.

Mr. Comuzzi: I'm just off the subject now for a minute. I'm told by those in the wood industry that a good sheet is most desirable in the United States for high-quality reproductions. Why would you have to go to India to sell it?

[Translation]

M. Hubbard: C'est donc en partie un problème de qualité de votre produit. Vous êtes obligés d'aller très loin pour trouver des marchés.

M. MacKenzie: Ce sont les seuls marchés sur lesquels nous pouvons être compétitifs en transportant notre marchandise par bateau. Nous ne pouvons pas être compétitifs aux États-Unis.

M. Hubbard: Vous n'êtes pas compétitifs aux États-Unis?

M. MacKenzie: Nous avons essayé récemment, mais avec la disparition des subventions au transport des marchandises dans les Maritimes dont je vous parlais—et je vous ai dit que cela représente pour nous une perte de 1,2 million de dollars—notre coût pour le Canada central a augmenté de 40 p. 100 la semaine dernière. Essentiellement, il nous en coûte davantage pour atteindre le Canada central par bateau que pour atteindre le quai des Antilles ou de Londres. Donc, nous ne pouvons même pas être concurrentiels au Canada. Nous pouvons être concurrentiels à Terre-Neuve; c'est à peu près tout le marché que nous avons.

M. Hubbard: J'ai un peu de mal à comprendre cela, monsieur le président. Nous nous penchons sur les voyages de retour au Nouveau-Brunswick...

M. MacKenzie: Nous n'avons pas de voyages de retour.

M. Hubbard: ...vers le Canada central. Notre coût d'expédition par tonne est très bas. Est-ce parce que le camionnage coûte moins cher que le transport maritime? Je vois des gens dans la salle qui hochent la tête. Cela me surprend un peu, parce que, traditionnellement, si l'on examine les divers modes de transport, le transport maritime a toujours été le moins cher.

M. MacKenzie: C'est le moins cher si vous déplacez 5 000 tonnes d'un point vers un autre. Cependant, disons que vous avez plusieurs ports sur votre parcours. Lorsque vous arrivez au port, vous devez passer à un autre... Lorsque nous parvenons à destination, nous devons aussi employer le camion pour un certain nombre de milles afin de servir nos clients. Les frais de camionnage: c'est ce que toutes nos autres usines sont obligées de payer. Cela alourdit de beaucoup la facture.

Nous ne prenons pas de cargaison pour le retour; nous ne reprenons rien à bord de nos navires.

M. Hubbard: D'accord; merci, monsieur le président.

M. Comuzzi: Messieurs, je vous remercie.

Est-ce que vous ne produisez que du papier journal ou du papier kraft?

M. MacKenzie: Dans nos usines de Terre-Neuve, nous ne produisons que du papier journal, mais les huit autres usines fabriquent divers produits.

M. Comuzzi: D'accord.

M. MacKenzie: Elles fabriquent une excellente feuille, qui est l'une des meilleures que nous avons.

M. Comuzzi: Je m'écarte du sujet un instant. Des gens de l'industrie du bois me disent qu'une bonne feuille est essentielle aux États-Unis pour les reproductions de haute qualité. Pourquoi devez-vous aller en Inde pour la vendre?

[Texte]

Mr. MacKenzie: It costs us \$40 more per tonne—

Mr. Comuzzi: Why does it cost you \$40 more per tonne to ship it to the central market of Canada and the United States?

Mr. MacKenzie: From our Alma mill, we're reaching down into the Pennsylvania region and the major northeastern states for about \$40 to \$50 a tonne. We can't go down to Ontario or Montreal for that.

Mr. Comuzzi: You can't?

Mr. MacKenzie: No, especially now that MFRA has been removed. That is the Maritime Freight Rates Act. With that removal our freight costs to the regions of Toronto or Montreal, which were around \$30 to \$40 a tonne, have now been increased by almost 50%. Believe me, sir, if we could, we would. If we could go into those markets for that price, we would.

Mr. Comuzzi: Is the cost involved because of the seaway? Why would it be that? Both Charlie and I are having trouble with your numbers. We're not disputing your numbers, but we're having trouble with the huge cost.

Mr. MacKenzie: Let's look at the numbers this way: take away the \$180. What I'm saying is that the cost to ship from Newfoundland is three times that from our Fort William mill, which is at the bottom quartile. That's what we're trying to say. Regardless of whether it's \$180 or \$120, it is three times more expensive. That is what our point is.

Mr. Comuzzi: It's three times what it is in your mill in Fort William.

Mr. MacKenzie: If you're an investor who is going to invest in a mill, where would you invest if your production costs, wood costs and labour costs are the same, with the only difference being transportation? Where would you put your money?

Mr. Comuzzi: We have no reason to dispute what you're saying. However, you're telling us that if you wanted a central market location, say in the Midwest in one of the Michigan cities, such as Milwaukee or Chicago, your Fort William mill could send that down for between \$50 and \$60 per tonne while yours in Newfoundland would be in the \$180 per tonne range?

Mr. MacKenzie: Yes, their average rate is \$45. That's their market.

Mr. Pike: Just as a point of interest, Mr. Chairman, we talked about quality newsprint. As for some of the countries that are actually using that newsprint for top-notch quality printing, it's not the United States that has the upper edge in printing technology, but the Germans and, oddly enough, Venezuela. They have very huge and modern printing presses. So as we compete to try to sell what we think is a superior-quality sheet of newsprint, we're putting that into a very demanding marketplace, but that marketplace for us, right now, is not in the United States.

[Traduction]

M. MacKenzie: Ça nous coûte 40\$ de plus par tonne. . .

M. Comuzzi: Pourquoi vous en coûte-t-il 40\$ de plus par tonne pour expédier votre produit vers les marchés du Canada central et des États-Unis?

M. MacKenzie: Depuis notre usine d'Alma, nous exportons vers la Pennsylvanie et les grands États du Nord-Est à raison d'environ 40\$ à 50\$ la tonne. Nous ne pouvons exporter vers l'Ontario ou Montréal à ce prix.

M. Comuzzi: Vous ne pouvez pas?

M. MacKenzie: Non, particulièrement depuis l'abrogation de la LTTMPM. Il s'agit de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Depuis l'abrogation de cette loi, nos coûts de transport vers Toronto ou Montréal, qui étaient d'environ de 30\$ à 40\$ la tonne, ont augmenté de presque 50 p. 100. Croyez-moi, monsieur, si nous le pouvions, nous le ferions. Si nous pouvions prendre pied sur ces marchés à ce prix-là, nous le ferions.

M. Comuzzi: Ce coût est-il attribuable à la voie maritime du Saint-Laurent? Pourquoi est-ce comme ça? Charlie et moi avons de la difficulté à comprendre vos chiffres. Nous ne les contestons pas, mais nous avons du mal à comprendre pourquoi il en coûte si cher.

M. MacKenzie: Voyez ces chiffres ainsi: oubliez les 180\$. Ce que je dis, c'est qu'il en coûte trois fois plus pour exporter de Terre-Neuve que de notre usine de Fort William, qui se situe dans le dernier quartile. C'est ce que nous disons. Qu'il s'agisse de 180\$ ou de 120\$, c'est trois fois plus cher. C'est ce que nous disons.

M. Comuzzi: C'est trois fois plus cher que de votre usine de Fort William.

M. MacKenzie: Disons que vous êtes investisseur et que vous voulez investir dans une usine. Où investiriez-vous si vos coûts de production, vos coûts pour le bois et la main-d'oeuvre, étaient les mêmes et si la seule différence était le transport? Où investiriez-vous?

M. Comuzzi: Nous n'avons aucune raison de réfuter ce que vous dites. Cependant, vous nous dites que si vous vouliez un emplacement sur le marché central, disons dans le Midwest ou dans l'une des villes du Michigan, par exemple Milwaukee ou Chicago, votre usine de Fort William pourrait expédier son produit à raison de 50\$ ou de 60\$ la tonne alors que votre produit de Terre-Neuve coûterait dans les 180\$ la tonne?

M. MacKenzie: Oui, le taux moyen est de 45\$. C'est le marché qu'on a là-bas.

M. Pike: Une petite question qui m'intéresse, monsieur le président; nous avons parlé de papier journal de qualité. Pour ce qui est de certains pays qui se servent de ce papier journal pour les impressions de haute qualité, ce ne sont pas les États-Unis qui ont la technologie d'impression la plus avancée, mais l'Allemagne et, chose étrange, le Venezuela. On trouve dans ces pays des presses colossales et très modernes. Donc, si nous voulons être concurrentiels dans la vente de ce que nous croyons être un papier journal de qualité supérieure, nous nous retrouvons devant un marché très exigeant, mais le marché pour nous, à l'heure actuelle, ce ne sont pas les États-Unis.

[Text]

[Translation]

• 1510

The Chairman: Gentlemen, isn't it also a matter of scale here too? You are competing with other paper makers to send your product into central Canada, and you have a market in India and China, etc., where you're sending a hell of a lot more paper that way than you would to central Canada. So we're also talking economies of scale that figure into a price per tonne when it's handled coming down through the river system to central Canada. I'm guessing, but that would also be a major contributor to cost and price.

Mr. Comuzzi: Does Abitibi-Price have any problems with its future wood supplies or its fibre supplies?

Mr. Pike: We have no shortage of fibre for the Grand Falls operation. There is a questionable shortfall for the Stephenville operation, which we inherited from the provincial government in 1980-81. At that time we were looking at options of picking up wood offshore, possibly Labrador or whatever.

One of the problems, of course, is that you have to protect that resource. This year alone we're expected to have an outbreak of the hemlock looper, which could devastate the forests of Newfoundland. That's another issue that has to be tackled for another day. But no, we're not overly concerned about a shortage of fibre for our two operating mills.

Mr. Comuzzi: We heard this morning that one of your competitors had a fibre supply up to the year 2050, estimated. Would Abitibi be in about the same position?

Mr. Pike: Yes, basically we expect the Stephenville shortfall for about 2010.

Mr. Comuzzi: Given that supply, do you have any plans to increase your productive capacity?

Mr. Pike: The actual production capacity? No, not in the Newfoundland operations.

Mr. Comuzzi: Do you have any plans to increase your diversification of products as you've done in other mills, going into linerboard or going into a dimensional lumber, sawmill type of operation?

Mr. Pike: No, not really. The only diversification we see is that we have two paper machines in Grand Falls: a number seven paper machine, which is an older machine, and a number three paper machine. We'll probably be using the number seven machine for specialty papers for special orders, high bright orders or something like that, but certainly not into any other products.

Mr. Comuzzi: So as Kruger is, you're using the whole tree. You're taking the whole tree, whatever you harvest, and chipping it. Or maybe you don't make chips.

Mr. Pike: That's right.

Mr. Comuzzi: Do you chip it at the source or at the plant?

Mr. Pike: We chip it at the plant, but we also purchase chips from private woodlot owners.

Le président: Messieurs, n'y a-t-il pas ici également une question d'échelle? Vous faites concurrence à d'autres fabricants de papier pour conquérir le Canada central, et vous avez des débouchés en Inde et en Chine, etc., où vous exportez beaucoup plus de papier que vous en exporteriez vers le Canada central. Il y a donc aussi des économies d'échelle qui s'insèrent dans le prix par tonne lorsqu'on l'expédie par la voie maritime du Saint-Laurent vers le Canada central. Ce n'est qu'une hypothèse, mais cela ajoute beaucoup au coût et au prix.

M. Comuzzi: Abitibi-Price aura-t-elle du mal à l'avenir à s'approvisionner en bois ou en fibre?

M. Pike: Nous ne manquons pas de fibre pour notre exploitation de Grand Falls. On appréhende un manque pour l'exploitation de Stephenville, que nous avons héritée du gouvernement provincial en 1980-1981. Nous avons alors songé à importer du bois d'ailleurs, peut-être du Labrador ou d'un autre endroit.

L'un des problèmes, bien sûr, c'est qu'il faut protéger cette ressource. Rien que cette année, nous nous attendons à une pullulation de l'arpenteuse à pruche, qui pourrait dévaster les forêts de Terre-Neuve. C'est un autre problème qu'il faudra régler un autre jour. Mais non, nous ne craignons pas de manquer de fibre pour nos deux usines en activité.

M. Comuzzi: On nous a dit ce matin que l'un de vos concurrents avait des réserves de fibre qui peuvent durer jusqu'à l'an 2050, croit-on. Abitibi est-elle dans la même position?

M. Pike: Oui, essentiellement nous nous attendons à en manquer à Stephenville vers l'an 2010.

M. Comuzzi: Étant donné que vous avez de telles réserves, prévoyez-vous d'augmenter votre capacité de production?

M. Pike: Notre capacité de production actuelle? Non, pas dans nos exploitations de Terre-Neuve.

M. Comuzzi: Prévoyez-vous de diversifier davantage vos produits comme vous l'avez fait dans vos autres usines? Prévoyez-vous de produire du carton doublure ou du bois de construction de dimension courante, des exploitation du genre scierie?

M. Pike: Non, pas vraiment. Le seul projet de diversification que nous avons, c'est à Grand Falls, où nous avons deux machines à papier: une machine à papier de calibre sept, qui est une vieille machine, et une machine à papier de calibre trois. Nous allons probablement utiliser la machine de calibre sept pour les papiers spéciaux, les commandes spéciales, pour le papier à haute luminosité, ou quelque chose de ce genre, mais nous ne fabriquerons certainement pas de nouveaux produits.

M. Comuzzi: Donc, à l'instar de Kruger, vous utilisez tout ce qu'il y a dans l'arbre. Vous prenez tout l'arbre, quel qu'il soit, et vous le déchiquetez. Ou peut-être ne faites-vous pas de mise en copeaux.

M. Pike: C'est exact.

M. Comuzzi: Vous le déchiquetez à la source ou à l'usine?

M. Pike: Nous le déchiquetons à l'usine, mais nous achetons aussi des copeaux de propriétaires de bois privés.

[Texte]

One exciting thing that has happened to us in the past year is that we've been able to operate our Stephenville mill at 95% efficiency, and we're operating our Grand Falls mills right now at approximately 87% efficiency. With the processes we're installing to meet the federal government environment regulations, we're now able to utilize much, much more of the single tree than we ever could before. We're quite proud of the accomplishments we've made in the last few years.

Mr. Comuzzi: What's newsprint now, about \$670 a tonne, \$680?

Mr. Pike: It's about that, yes.

Mr. Comuzzi: But kraft now is climbing up beyond \$800. There's a tremendous need in the world market, given the fact that there's some new technology out now on kraft, that they'll start to produce linen products out of that. Everything I read is that there's going to be a tremendous demand for kraft products. Do you have any plans to go into kraft production?

Mr. Pike: No.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: Can I have one more question, Mr. Chairman?

The Chairman: Is it related to transport?

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Comuzzi: I've analysed some of Abitibi-Price's statements. You've had a very difficult time in the last several years. When you mention that you've come out of a four-or five-year loss period, in the statements I analysed, the mills operated pretty well. They were good, frugal operations and the price of wood products was okay, but by the time the head office put on their administrative costs, every mill in the country went from black to red. Was that the same pattern in the Newfoundland operations?

Mr. MacKenzie: We've done a number of studies. We did a decentralization last year, I guess between November and January. Essentially, many of the functions that were done in Toronto that could be done at a mill were decentralized, with the sole purpose of each being a business unit. They had to run independently, make their own profits and be justified. Essentially we could turn the mill off from Abitibi or turn another one on very easily.

So I agree our head office costs were extremely high compared to some of our competitors or to a one-mill operation.

Mr. Comuzzi: Since you lose all of your designated fleet to ship your product, the captains of those ships come into your ports at Stephenville and Grand Falls on a rather consistent basis, then? My question is what's the requirement for pilotage?

[Traduction]

Une chose formidable nous est arrivée l'an dernier, et c'est que nous avons pu exploiter notre usine de Stephenville dans une proportion de 95 p. 100, et notre taux d'efficacité à nos usines de Grand Falls est actuellement d'environ 87 p. 100. Grâce aux formalités que nous mettons en place afin de respecter la réglementation environnementale du gouvernement fédéral, nous pouvons maintenant tirer beaucoup plus d'un seul arbre qu'auparavant. Nous sommes très fiers des réalisations que nous avons accomplies au cours des quelques dernières années.

M. Comuzzi: Combien coûte le papier journal aujourd'hui? Environ 670\$ la tonne, 680\$?

M. Pike: C'est à peu près ça, oui.

M. Comuzzi: Mais le papier kraft dépasse maintenant les 800\$. Il y a un besoin formidable sur le marché mondial, étant donné qu'il y a de nouvelles technologies pour la production du papier kraft, et qu'on commence à en tirer des produits liniers. Dans tout ce que je lis, on dit qu'il y aura une forte demande de produits kraft. Comptez-vous vous lancer dans la production de papier kraft?

M. Pike: Non.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Me permettez-vous de poser une question supplémentaire, monsieur le président?

Le président: Est-ce une question qui a trait au transport?

Des voix: Ah, ah!

M. Comuzzi: J'ai analysé certains bilans d'Abitibi-Price. Vous avez eu de sérieuses difficultés ces dernières années. Vous dites que vous avez connu des pertes pendant quatre ou cinq ans, mais dans les bilans que j'ai lus je constate que les usines allaient très bien. C'était des exploitations saines et économiques, le prix des produits du bois était bon, mais lorsque le siège social a ajouté ses coûts administratifs, toutes les usines rentables du pays sont devenues tout à coup déficitaires. La même chose s'est-elle produite dans vos exploitations de Terre-Neuve?

M. MacKenzie: Nous avons fait un certain nombre d'études. Nous avons procédé à une décentralisation l'an dernier, entre novembre et janvier, je crois. Essentiellement, on a décentralisé la plupart des choses qui se faisaient à Toronto et qui pouvaient être faites à l'usine, notre seul objectif étant de faire de chaque usine une entreprise indépendante. Chaque usine devait fonctionner indépendamment, réaliser des bénéfices et justifier son existence. Sinon, Abitibi pouvait très facilement fermer une usine à un endroit, et en lancer une autre ailleurs.

• 1515

Je reconnais donc que les coûts associés à notre siège social étaient extrêmement élevés par rapport à ceux de certains de nos concurrents, ou à ceux d'une entreprise ne possédant qu'une seule usine.

M. Comuzzi: Étant donné que vous perdez la flottille consacrée au transport de votre produit, les capitaines de ces navires font donc escale à vos ports de Stephenville et de Grand Falls assez régulièrement, n'est-ce pas? Pouvez-vous me dire quelles sont les règles pour le pilotage?

[Text]

Capt Brown: Right now Botwood and Stephenville are designated as compulsory pilotage areas, so we are bound by the laws of Canada, or the Pilotage Act, to employ pilots, which we do on all of our vessels. The vessels do call on a regular basis.

We've had vessels now on time charter for ten years with basically the same masters. They do have tremendous local knowledge. However, voyages can often take the ship away from port for periods in excess of a month or longer. The master who had been on that ship may then go on leave, and it could be seven to eight months before that master comes back to the port. Despite his tremendous local knowledge, which is an asset and assists in pilotage greatly, we still feel the pilots are of benefit to us because the pilots are there and monitor conditions daily.

For example, there could be a torrential downpour and a flooding of the Humber River or the Peters River in Botwood and there could be a tremendous tide, which a master, despite the fact that he's been coming to these ports for ten years, may not be aware of, whereas a pilot who is there on a daily basis knows these things. We feel the pilotage is of benefit to us.

Mr. Comuzzi: In that \$180 figure, how much is attributed to pilotage?

Capt Brown: That would be very difficult to estimate, but just to throw a figure out right off the top of my head, for an average newsprint cargo of about 5,000 tonnes, the pilotage cost is approximately \$1,500 for that vessel in and out, so you're talking less than 33¢ a tonne.

The Chairman: Gentlemen, I have to cut it off there because we are running late and we have to vacate this room.

Thank you very much for your presentation to this committee. We do appreciate the time you've taken. Thank you very much for answering our questions as well.

Mr. Guimond: Those boats are flying foreign flags, I think. They are not Canadian flags.

Mr. Comuzzi, those boats have foreign flags.

Mr. Comuzzi: Yes, sir, I know that.

The Chairman: This could take a while.

Some hon. members: Oh, oh.

The Chairman: Colleagues, next the City of Corner Brook is going to make a presentation to us.

This is His Worship Raymond Pollett. You could say "Raymond Poulet".

Mr. Raymond Pollett (Mayor of Corner Brook): But I'm not chicken.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: Thank you for coming before our committee, Mr. Pollett. We look forward to your submission and then we'd like to ask you a few questions afterward. When you're ready, sir, please proceed.

[Translation]

Capt Brown: Actuellement, Botwood et Stephenville sont des zones désignées où le pilotage est obligatoire; nous respectons donc la Loi sur le pilotage, ce qui nous oblige donc à recourir aux services de pilotes, ce que nous faisons pour tous nos navires, et ceux-ci touchent régulièrement ces ports.

Nous avons eu des navires qui sont maintenant sous affrètement à temps pendant dix ans sans que les capitaines aient changé. Ces capitaines connaissent à fond la situation locale. Cependant, un navire peut naviguer pendant un mois ou plus sans toucher le port, et le capitaine peut alors prendre congé; il est fort possible que sept à huit mois s'écoulent avant que le capitaine revienne à nouveau dans ce port. En dépit de l'excellente connaissance qu'il a de la situation locale, ce qui est tout en sa faveur et aide considérablement le pilotage, nous estimons tout de même qu'il est avantageux de recourir aux services des pilotes qui sont toujours sur place et suivent l'évolution des conditions de navigation au jour le jour.

Par exemple, une averse torrentielle pourrait entraîner le débordement de l'Humber, ou de la Peters, à Botwood, et la marée pourrait être de très grande ampleur. Même s'il visite le port depuis dix ans, le capitaine n'est peut-être pas au courant de cet événement, alors qu'un pilote sur place sait ce qui se passe. Nous estimons que le pilotage est donc à notre avantage.

M. Comuzzi: Sur ce total de 180\$, combien peut-on attribuer au pilotage?

Capt Brown: Il est très difficile d'estimer ce montant, mais, en prenant des chiffres assez arbitraires, on pourrait dire que pour une cargaison de papier journal, ce qui, en moyenne, représente 5 000 tonnes, les coûts de pilotage s'élèvent à approximativement 1 500\$ pour l'arrivée et le départ. On arrive ainsi à moins de 33c. par tonne.

Le président: Je dois vous interrompre ici, messieurs, car nous prenons du retard et nous devons quitter cette salle bientôt.

Je vous remercie vivement de votre exposé. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris le temps de vous présenter ici, et je vous remercie également des réponses données à nos questions.

M. Guimond: Je crois que ces navires battent pavillon étranger. Ils ne battent pas pavillon canadien.

Monsieur Comuzzi, ces navires battent pavillon étranger.

M. Comuzzi: Oui, je le sais.

Le président: Cela pourrait prendre du temps.

Des voix: Oh, oh.

Le président: Nous allons maintenant entendre, chers collègues, le porte-parole de la ville de Corner Brook.

Je vous présente M. le maire Raymond Pollett. On pourrait dire M. «Raymond Poulet».

M. Raymond Pollett (maire de Corner Brook): Mais ce poulet n'a pas peur des renards.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Nous vous remercions de vous être présenté devant nous, monsieur Pollett. Nous suivrons votre exposé avec beaucoup d'intérêt et nous vous poserons ensuite quelques questions. Si vous êtes prêt, monsieur, vous avez la parole.

[Texte]

Mr. Pollett: Thank you, Mr. Chairman.

Ladies and gentlemen of the committee, I will not get into any preamble, because I know your time is running out, and my throat may not stand it, either.

Situated on the southern shore of the Bay of Islands in western Newfoundland and extending some eleven kilometres of coastline inland from the Gulf of St. Lawrence is the beautiful city of Corner Brook, the second-largest city in Newfoundland. While the population of Corner Brook is approximately 25,000, the population of the entire Corner Brook service area, which includes the Bay of Islands and the Humber Valley, is almost 42,000.

The resettlement of the area came as a result of the fisheries, followed by the railway and then the construction of a pulp and paper mill in 1923. This was the largest of its kind in the world until the late 1970s.

• 1520

This development, together with the natural deep water port encompassing more than 15 miles of water frontage and a well-protected harbour, has enabled Corner Brook to become the hub of the west coast of the province. The city of Corner Brook is the regional service and distribution centre for western and northern Newfoundland and southern Labrador and a major shopping centre for the surrounding communities.

All major federal and provincial government departments and agencies also have offices in the city. Regional medical facilities, which are extremely well equipped, serve a population of about 130,000. Regional post-secondary education institutions offer excellent continuing education opportunities on a part-time or full-time basis.

The city has also been successful in securing the 1999 Canada Winter Games, and tenders have just been called for a new \$21 million civic centre.

That's where I got my cold, Mr. Chairman.

The industrial base of the city consists of many small manufacturing and service-related businesses together with six major industries. Corner Brook Pulp and Paper, a manufacturer of newsprint, is one of the city's major employers, producing some 350,000 metric tonnes of newsprint annually and providing some 750 plant jobs and some 700 jobs in the woodland operations.

North Star Cement, which recently underwent a \$4.5 million modernization project, markets to other parts of Newfoundland, the Atlantic provinces, and eastern Canada. There are three fish plants providing employment, mostly on a seasonal basis, for approximately 400 people, with major exports of herring and capelin primarily to Japan and to Russia. There is a gypsum plant marketing to Newfoundland and other parts of Atlantic Canada.

[Traduction]

M. Pollett: Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, je ne vais pas me lancer dans un préambule, car je sais que le temps passe, et, de plus, ma gorge ne tiendrait peut-être pas longtemps.

Logée sur la côte sud de la baie des Îles, dans l'Ouest de Terre-Neuve, et à quelque onze kilomètres du golfe du Saint-Laurent en suivant la côte, Corner Brook est la deuxième ville de la province. Si la population de Corner Brook n'est que de 25 000 habitants, la ville dessert environ 42 000 personnes dans une région qui comprend la baie des Îles et la vallée de Humber.

La concentration de population dans cette région a pour cause la pêche, puis la présence d'une voie de chemin de fer et, finalement, la construction d'une usine de pâtes et papiers en 1923. Jusqu'à la fin des années 1970, cette usine était la plus importante du monde dans sa catégorie.

Ces activités, qui s'ajoutent à un havre naturel en eaux profondes avec plus de 15 milles de front de mer et un port bien protégé, ont permis à Corner Brook de se placer au cœur des activités sur la côte occidentale de la province. Notre ville est un centre régional de services et de distribution pour l'Ouest et le Nord de Terre-Neuve et le Sud du Labrador, et est également un centre d'approvisionnement important pour les communautés avoisinantes.

Tous les principaux ministères et organismes des gouvernements fédéral et provinciaux sont également présents dans notre ville. Les installations médicales régionales, extrêmement bien équipées, desservent une population d'environ 130 000 personnes. Des institutions d'enseignement postsecondaire régionales offrent d'excellentes possibilités d'éducation continue à leurs étudiants à plein temps ou à temps partiel.

Cornerbrook a réussi à devenir l'hôte des Jeux d'hiver du Canada de 1999, et la ville vient de lancer des appels d'offres pour la construction d'un nouveau centre municipal de 21 millions de dollars.

C'est d'ailleurs là que j'ai attrapé mon rhume, monsieur le président.

Six industries importantes et plusieurs entreprises manufacturières et de services constituent notre base industrielle. La Corner Brook Pulp and Paper, entreprise de fabrication de papier journal, est l'un des principaux employeurs et produit environ 350 000 tonnes métriques de papier journal par an et emploie environ 750 personnes à l'usine et environ 700 autres dans les activités forestières.

La North Star Cement, récemment modernisée à un coût de 4,5 millions de dollars, vend ses produits aux autres régions de la province, ainsi qu'aux provinces Atlantiques et à l'Est canadien. Nous avons aussi trois usines de transformation du poisson qui offrent environ 400 emplois, surtout saisonniers; ces usines exportent du hareng et du capelan vers le Japon et la Russie. Nous avons aussi une plâtrerie qui commercialise ses produits à Terre-Neuve et dans d'autres régions du Canada atlantique.

[Text]

We try to maintain a regular container service among Corner Brook, Halifax, and Montreal, although we do have problems in the wintertime. We have Marble Mountain, a new ski resort, which is presently undergoing the second phase of a \$50 million development into an all-season resort.

Corner Brook industry depends considerably on the port. The deep water, natural port is situated at the eastern extremity of the harbour arm, 25 miles inland from the Gulf of St. Lawrence. Encompassing more than 15 miles of water frontage, the Corner Brook port is connected to the bay by a one-mile-wide, 150-foot-deep channel. The entire bay allowance is well protected, with the harbour itself having an area of more than 1,500 acres. The harbour has a maximum depth of 300 feet and a turning basin diameter of some 5,000 feet.

In 1989 the federal Government of Canada spent some \$17 million upgrading and improving the harbour facilities in Corner Brook. The improvements include the upgrading of the terminal to container status, substructure upgrading, the restoration of concrete and steel, the capping of the entire structure with a reinforced concrete deck, and the realignment of the wharf face.

These important infrastructure improvements, the strengthening of the industrial base, the diversification of the economy, and the establishment of Corner Brook as a regional service centre and major tourist destination have not been happenstance in Corner Brook. Rather, they have been part of an ongoing strategic plan to create an economically viable, self-sufficient community in which people can live, work, and do business.

Central to the success of this plan must be the ability of our business community and industrial base to competitively conduct their business in the global marketplace and on a level playing field. The city as well must be in a position to attract new business and industry from the same level playing field. This cannot happen if Transport Canada initiates user-pay for the services, particularly the ice-breaking services to our port.

Our island location makes water transportation as vital to us as any highway throughout central Canada. We depend on this water link for most of our supplies and fuel, and we most certainly depend on this linkage for the export of our manufactured goods, particularly newsprint, gypsum, concrete, and fish.

It would be unthinkable for the Government of Canada to start charging snow-clearing fees for Canada's highways, yet charging ice-breaker fees for Newfoundland ports is in effect charging users for the clearing of their highways. Due to its geographic location and transportation costs, Newfoundland is already at a disadvantage when it comes to competitive marketing. User-pay port fees, especially in the area of ice-breaking, will only serve to broaden the disparity and add to the danger of the downsizing of industries, lay-offs, and the discouragement of new business set-ups.

[Translation]

Nous nous efforçons d'assurer un service régulier d'expédition par conteneurs entre Corner Brook, Halifax et Montréal, même si nous rencontrons quelques difficultés pendant l'hiver. D'autre part, Marble Mountain, une nouvelle station de ski, en est actuellement à la deuxième phase d'un projet de 50 millions de dollars qui va en faire une station de villégiature à longueur d'année.

Pour les activités industrielles de Corner Brook, le port joue un rôle essentiel. Le havre naturel en eaux profondes se trouve à l'extrémité orientale du bras de mer, dans les terres, et à 25 milles du golfe du Saint-Laurent. Avec plus de 15 milles de front de mer, le havre de Corner Brook est relié à la baie par un chenal large d'un mille et profond de 150 pieds. Dans la baie, toute la zone de mouillage est bien protégée, et le port proprement dit présente une surface de plus de 1 500 acres, sa profondeur maximale est de 300 pieds et son cercle d'évitement a un diamètre d'environ 5 000 pieds.

En 1989, le gouvernement du Canada a consacré 17 millions de dollars à l'amélioration des installations portuaires de Corner Brook. Ces améliorations comportaient une modernisation du terminal, pour en faire un terminal à conteneurs, un renforcement des fondations, la remise en état des structures de béton et d'acier, le recouvrement de toute la structure par une plate-forme en béton armé, et le réalignement du front de l'appontement.

Ces améliorations importantes de l'infrastructure, l'affermissement de la base industrielle, la diversification de l'économie et la place prise par Corner Brook comme centre de services régional et destination touristique importante, ne sont pas arrivées par hasard. Cela a plutôt été réalisé dans le cadre d'un plan stratégique permanent visant à créer une communauté viable, économiquement autonome, où l'on peut vivre, travailler et faire des affaires.

Le succès de ce plan ne peut être réalisé que si les commerces et les industries sont concurrentiels sur les marchés internationaux et si les règles du jeu sont équitables. D'autre part, avec des règles du jeu équitables, notre ville doit pouvoir attirer de nouvelles entreprises commerciales et industrielles. Cela sera impossible si Transports Canada adopte la formule du paiement par l'usager, surtout quand il s'agit des brise-glace dans notre port.

Nous vivons sur une île, et le transport maritime nous est aussi essentiel que les autoroutes dans le centre du Canada. Ce sont les bateaux qui nous apportent le combustible et les autres denrées dont nous avons besoin, et les bateaux nous sont indispensables pour exporter nos produits manufacturés, plus particulièrement le papier journal, le plâtre, le ciment et le poisson.

L'imposition de droits par le gouvernement du Canada pour couvrir les frais d'enlèvement de la neige des autoroutes canadiennes serait impensable. Et pourtant, l'imposition de droits dans les ports terre-neuviens pour compenser les frais de brise-glace, c'est l'équivalent d'imposer un droit pour le déneigement des autoroutes. La géographie et les frais de transport nuisent à la compétitivité de Terre-Neuve. Le recours au principe de l'utilisateur-payeur, surtout quand il s'agit de brise-glace, ne pourrait qu'augmenter les obstacles et augmenter également le risque d'une réduction des activités industrielles, de mises à pied, tout en décourageant l'arrivée de nouvelles entreprises.

[Texte]

[Traduction]

• 1525

The City of Corner Brook fully supports industry in opposing any decision that would lead to an increased cost of doing business in Newfoundland. If we are to take our rightful place as an equal partner in the Confederation of Canada, every consideration must be given to ensuring that this province has the opportunity to build a viable industrial and manufacturing base that allows it to reach a certain level of self-reliance.

In view of what has happened and is happening in the Atlantic fishery and the unprecedented negative fallout this has had on Newfoundland, it would only seem natural that every effort be made to increase the opportunity for growth in other sectors that have also over the past few years gone through difficult economic downturns and downsizing. Millions of dollars are being spent to encourage and train human resources for alternative employment outside the fish industries. These employment opportunities in Newfoundland can only come if other resource-based or manufacturing industries are permitted to do business on an equal level with their competition.

Newfoundland is an island, a fixed link, not an option. We would ask that you strongly consider Newfoundland's unique geographic position relative to the rest of Canada when making any decisions that will have long-term, far-reaching impacts on the economic viability of this province in general, and in particular on the port or the city of Corner Brook.

We thank you for the opportunity, sir, to present this brief to you.

The Chairman: Your Worship, Mayor Pollett, thank you very much for your submission. You have much to be proud of, and we thank you for your suggestions and concerns, particularly on the issue of ice-breaking.

Mrs. Terrana: Good afternoon, Mr. Mayor. Thank you for the submissions, and congratulations on getting the winter games.

Mr. Pollett: Thank you. There's still a lot of work.

Mrs. Terrana: Yes, it's just starting.

Is there any competition between the Port of St. John's and the Port of Corner Brook?

Mr. Pollett: Let me put it this way. I'll say yes, in everything we both do.

Mrs. Terrana: How is the condition? What port is...?

Mr. Pollett: I think, actually, St. John's is probably greater at the moment. It's servicing the east coast. There are of course opportunities here to do that too. On the west coast, being the largest community, we are the service centre for the province. Where we do run into difficulty is with Oceanex, the container shipping line, which normally runs through our centre, unless there are ice conditions that cause them not to. At that point they bring their containers by ship into St. John's and then transfer them back across the highway to the west coast. That is at a considerable cost, I would imagine, to Oceanex, which of course the consumer pays for.

La ville de Corner Brook, tout comme l'industrie, s'oppose à toute décision qui entraînerait une augmentation des coûts d'affaires à Terre-Neuve. Si on veut que nous prenions la place à laquelle nous avons droit au sein de la Confédération canadienne, on doit s'assurer de donner à notre province la possibilité de se doter d'une base industrielle et manufacturière viable lui permettant d'atteindre un certain niveau d'économie.

Compte tenu de la situation passée et actuelle des pêches de l'Atlantique et de ses retombées négatives sans précédent pour Terre-Neuve, il semble naturel qu'on fasse l'impossible pour augmenter les perspectives de croissance dans les autres secteurs qui, au cours des dernières années, ont dû réduire leurs activités en raison de la récession. On consacre des millions de dollars à encourager et à former les ressources humaines pour qu'elles trouvent un emploi ailleurs que dans le secteur des pêches. Ces perspectives d'emploi n'existent à Terre-Neuve que si on permet au secteur manufacturier et aux autres secteurs primaires de soutenir la concurrence.

Terre-Neuve est une île; un raccordement permanent n'est pas envisageable. Nous vous demandons de tenir compte de la position géographique particulière de Terre-Neuve par rapport au reste du Canada lorsque vous prendrez des décisions qui auront des incidences d'une grande portée et à long terme sur la viabilité économique de la province en général et sur la ville et le port de Corner Brook en particulier.

Nous vous remercions, monsieur, de nous avoir invités à vous présenter ce mémoire.

Le président: Monsieur le maire Pollett, je vous remercie de votre exposé. Vous avez raison d'être fier, et nous vous remercions de vos suggestions, particulièrement concernant les services de brise-glace.

Mme Terrana: Bonjour, monsieur le maire. Je vous remercie de votre exposé et je félicite votre ville d'avoir été choisie comme ville hôte des jeux d'hiver.

M. Pollett: Merci. Il y a encore beaucoup à faire.

Mme Terrana: Nul doute.

Y a-t-il concurrence entre le port de St. John's et le port de Corner Brook?

M. Pollett: Je répondrai à votre question en vous disant oui, dans les domaines où les deux ports sont actifs.

Mme Terrana: Quelles sont les conditions? Quel port est...?

M. Pollett: À l'heure actuelle, je crois que le port de St. John's est plus grand. Il dessert la côte est. Bien sûr, nous avons aussi l'occasion de desservir ce marché, mais comme Corner Brook est la plus grande ville de la côte ouest, elle constitue le centre de services de la province. Toutefois, nous avons des difficultés avec Oceanex, la société de porte-conteneurs, qui passe normalement par notre centre, à moins que la glace ne l'en empêche, auquel cas les conteneurs sont transportés par navire jusqu'à St. John's, puis ramenés sur la côte ouest par la route. J'imagine que tout cela coûte très cher à Oceanex, qui refile certainement les coûts aux consommateurs.

[Text]

Mrs. Terrana: So if Argentia were to become a port, there would be another competitor in this.

Mr. Pollett: Both would be on the east coast of Newfoundland.

Mrs. Terrana: You're on the west, so you're saying you have an advantage.

Mr. Pollett: Yes.

Mrs. Terrana: Is there anything else that competes with you on the west coast?

Mr. Pollett: Port aux Basques is the main port of entry into the province—not for the shipment of containers, but primarily for passengers and some freight.

Mrs. Terrana: Thank you very much. I'll see you in 1999.

Mr. Pollett: Please do, all of you.

Mr. McKinnon: I would like to pick up a little on the ice-breaking. Do you have any unique features or problems in your harbour, as compared to the one in St. John's, in terms of long term or an irregular sequence, whereby the weather is...?

Mr. Pollett: Not really, but I guess the pulp and paper company, Corner Brook Pulp and Paper... I think I addressed that earlier from the point of view that you do get drift-out ice from time to time. Then again, that comes with various seasons.

Mr. McKinnon: And various years too.

Mr. Pollett: And various years, yes.

Mr. McKinnon: Mr. Chairman, I would like to note that I met this gentleman up in Grand Prairie, when we were mutually celebrating the Canada Winter Games one week ago.

The Chairman: That's wonderful. I don't imagine you were talking about ice-breakers on the prairies.

Mr. McKinnon: Well, in a manner. It's cold enough.

Mr. Gouk: When we listened to the presentation by Abitibi, they suggested that they have some ships that require either less or no ice surface, and consequently they want some offset in terms of any costs that are levied on ice-breaking. Likewise, when we talked to your colleagues from Corner Brook Pulp and Paper, they suggested that there are a number of ships, not necessarily all, that are every bit as familiar with your harbour as the pilots who guide them in, and as such would look for possible relief from that cost, which could be used to offset some ice-breaking costs.

• 1530

Now what I suggested to them, and what I suggest to you, is if you see ways in which we can save money that would offset other charges we may in fact put on you...

An example that has often been used here today is that when somebody clears the highway someone pays for that, one way or another. It is usually paid regionally, not federally. We are in essence looking at doing the very thing you used as an

[Translation]

Mme Terrana: Si on ouvrait un port à Argentia, il y aurait alors un troisième concurrent.

M. Pollett: Oui, mais St. John's et Argentia sont toutes les deux sur la côte est de Terre-Neuve.

Mme Terrana: Vous dites que vous avez l'avantage de vous trouver sur la côte ouest.

M. Pollett: En effet.

Mme Terrana: Avez-vous d'autres concurrents sur la côte ouest?

M. Pollett: Port-au-Basques est le principal point d'entrée dans la province—non pas pour les conteneurs, mais surtout pour les passagers et, dans une moindre mesure, pour le fret.

Mme Terrana: Merci beaucoup. Nous nous reverrons en 1999.

M. Pollett: J'espère bien vous revoir, ainsi que tous vos collègues.

M. McKinnon: J'aimerais revenir à la question des brise-glaces. Par comparaison avec St. John's, votre port a-t-il des difficultés particulières en ce qui concerne la glace ou les conditions météorologiques?

M. Pollett: Pas vraiment, mais la société de pâtes et papiers, la Corner Brook Pulp and Paper... Comme je l'ai dit un peu plus tôt, il arrive que des glaces de dérive se retrouvent dans notre port. Cela dépend des saisons.

M. McKinnon: Cela dépend aussi des années.

M. Pollett: Oui, cela dépend des années.

M. McKinnon: Monsieur le président, je tiens à souligner que j'ai rencontré ce monsieur à Grande Prairie, où, il y a une semaine, nous avons participé ensemble aux célébrations des Jeux d'hiver du Canada.

Le président: C'est formidable. J'imagine que vous n'avez pas parlé de brise-glaces dans les Prairies.

M. McKinnon: Si, en quelque sorte; il faisait si froid.

M. Gouk: Les représentants de la société Abitibi nous ont dit, pendant leur témoignage, que certains de leurs navires ne peuvent circuler que lorsqu'il y a peu de glace ou en l'absence totale de glace. Par conséquent, ils aimeraient bien compenser les coûts de brisage de la glace. Dans un même ordre d'idées, vos collègues de la Corner Brook Pulp and Paper nous ont dit que certains capitaines de navires, pas nécessairement tous, peuvent circuler dans votre port aussi bien que les pilotes qui les guident et que, en éliminant le coût du pilotage, on pourrait compenser une partie des coûts de brisage de la glace.

Voici la suggestion que je leur ai faite et que je vous fait aujourd'hui: si vous trouvez des façons d'épargner de l'argent et, du coup, de compenser d'autres frais qui vous sont imposés...

On a cité à plusieurs reprises aujourd'hui l'exemple du déblaiement des routes, dont quelqu'un assume les frais d'une façon ou d'une autre. Habituellement, ce n'est pas le gouvernement fédéral, mais les régions qui paient pour ce

[Texte]

[Traduction]

example, the plowing of highways. We want to do exactly what you said to make it comparable, so that when we clear a highway in British Columbia or Manitoba, there is the same regional payment for that, as it would be for ice-breaking here in the Atlantic provinces.

I would urge that if you have anything for which you think we can save you money that would offset other charges we may be forced to look at, please by all means send a submission to the committee.

Mr. Pollett: We will, sir. Of course, like everybody else, our concern is costs. We want to work together to make it efficient for all concerned, and we will do that.

The Chairman: Mayor Pollett, thank you for coming before the committee. We appreciate your submission.

Mr. Pollett: Thank you, sir.

The Chairman: Colleagues, we invite Mr. Careen to the table. Mr. Careen is a member of the House of Assembly for Placentia and the Newfoundland opposition critic for transportation.

Welcome, sir. We are looking for a submission of about 15 minutes, so that we will have time to ask some questions.

Mr. Nick Careen (Member, Newfoundland House of Assembly): Thank you kindly.

While some people are celebrating today as St. Patrick's Day, in my tribe it will be celebrated on the day it falls. There are a number of places in Newfoundland that are taking St. Patrick's Day as the nearest Monday. Since I am of Irish descent, in Irish I say *Céad Mile Filte*, a hundred thousand welcomes.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Careen: First of all, I wish to express my thanks for the opportunity to present a written brief to the House of Commons Standing Committee on Transport regarding its comprehensive review of Canadian marine issues.

At the outset there are several notes I would like to make with regard to the Canadian Coast Guard. First is the ice-breaker service.

Marine issues are of paramount importance here in Newfoundland because of our history, economy, and geography. From a transportation perspective, the island of Newfoundland and much of Labrador, because of the lack of an adequate trans-Labrador highway, are effectively separated from the rest of Canada by water and therefore rely on marine services for personal and freight transport to and from the rest of Canada.

Within the province, because of the way many of our communities are peppered along the lengthy coastline in places not easily accessed by road, people and businesses rely heavily on marine services for transportation. Climatic conditions here on the east coast of the country present special challenges to mariners, the greatest for many months of the year being the ice conditions.

service. Nous pourrions donc appliquer à d'autres situations votre exemple du déblaiement des routes. Nous pourrions faire précisément ce que vous avez proposé pour que les coûts de déblaiement des routes en Colombie-Britannique ou au Manitoba soient comparables; il en serait de même pour le service de brise-glace dans les provinces de l'Atlantique.

Je vous encourage donc à envoyer au comité toute idée que vous pourriez avoir sur la façon dont vous pourriez épargner de l'argent et ainsi assumer une partie des autres coûts qui vous sont imposés.

M. Pollett: C'est ce que nous ferons, monsieur. Bien sûr, comme tout le monde, nous nous inquiétons des coûts. Nous sommes disposés à collaborer avec vous pour rendre nos services le plus efficaces possible pour tous les intéressés.

Le président: Monsieur le maire Pollett, je vous remercie d'être venu témoigner devant notre comité.

M. Pollett: Merci à vous, monsieur.

Le président: Chers collègues, nous invitons maintenant M. Careen à prendre place à la table. M. Careen est député de Placentia à l'Assemblée législative de Terre-Neuve et porte-parole de l'opposition en matière de transports.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur. Vous avez 15 minutes pour faire des remarques liminaires; nous passerons ensuite aux questions.

M. Nick Careen (député, Assemblée législative de Terre-Neuve): Merci beaucoup.

Je sais qu'à certains endroits à Terre-Neuve on célèbre la Saint-Patrick aujourd'hui, car c'est le lundi qui se rapproche le plus du 17 mars. Toutefois, dans ma tribu, on célèbre la Saint-Patrick le 17 mars même. Puisque je suis d'origine irlandaise, c'est en irlandais que je vous souhaite la bienvenue 100 000 fois, *Céad Mile Filte*.

Le président: Merci beaucoup.

M. Careen: Je tiens d'abord à vous remercier de m'avoir invité à présenter un mémoire au Comité permanent des transports de la Chambre des communes dans le cadre de son examen exhaustif des questions maritimes au Canada.

Je commencerai par faire des remarques au sujet de la Garde côtière du Canada. Je commencerai par vous toucher quelques mots du service de brise-glace.

Les questions maritimes sont d'une grande importance à Terre-Neuve en raison de son histoire, de son économie et de sa géographie. En ce qui a trait aux transports, l'île de Terre-Neuve et une grande partie du Labrador, en raison de l'absence d'une autoroute translabradorienne, sont, dans les faits, séparés du reste du Canada par la mer et doivent donc compter sur les services maritimes pour le transport de fret et de passagers à destination et en provenance d'autres provinces canadiennes.

Dans la province même, étant donné que bon nombre de nos villages sont éparpillés sur notre long littoral, dans des endroits difficilement accessibles par voie de terre, les gens et les entreprises dépendent des services maritimes pour le transport. Les marins de la côte est du pays doivent relever le défi que présentent les conditions climatiques, y compris, pour plusieurs mois chaque année, la présence de glace.

[Text]

Given the substantial additional costs of alternative modes of freight transport, shippers often rely on the service of ice-breakers. That is why I am particularly concerned that in this 1995 budget the Government of Canada announced its intention to introduce user fees for ice-breaking services.

If ice-breaking user fees are indeed introduced as planned, Newfoundland shippers and the other businesses that depend on them, not to mention local consumers, would be forced to bear undue financial burdens.

For many companies the additional cost could well jeopardize their financial integrity, but they would certainly threaten the company's competitiveness in relation to their rivals elsewhere. The cost of living and doing business in Newfoundland already is affected negatively by transportation factors related to our geography.

Reduced services and increased costs would exacerbate an already difficult situation and would constitute yet another deterrent to economic growth and diversification in the province most needing a boost in this regard.

• 1535

Unless the blueprint for the national transportation system is amended to account for the unique economic and geographic position of Newfoundland in respect of its neighbouring provinces and to ensure that those services in the system which are integral to adequate transportation such as ice-breaking services are preserved, the Newfoundland business and Newfoundland as a whole will have trouble sustaining the level of competitiveness we have now, let alone becoming more competitive.

For reasons of fairness, Canadians ought not to be penalized for living in regions that, because of geography or infrastructure, offer greater transportation challenges than those offered by more central areas. Canada is founded on the principle of sharing, where the provinces and their people work together within reason to diminish some of the barriers that serve as selective hurdles for some Canadians.

Newfoundlanders, upon entering into confederation with Canada, were guaranteed a measure of protection with respect to transportation services. It was recognized at the time that Newfoundland, because of its geography, should be provided with reasonable connections with the rest of Canada and within its own boundaries.

What counts as reasonable, of course, is a matter of argument, but we are weary when we see the federal government taking actions that in effect lower the standards of what constitutes a reasonable minimum level of services. We believe Newfoundland, disadvantaged for many reasons including geography, needs at this time a special boost. This particular downsizing measure will do more harm than good to our province and its people.

I believe ice-breaking services are as integral a component of marine transport as snow-clearing services are of highway transport. To treat the former service as excess is to misconceive the nature and importance of marine transport in Newfoundland

[Translation]

Étant donné que les autres modes de transport de fret entraînent d'importants coûts additionnels, les expéditeurs comptent souvent sur les services de brise-glace. Voilà pourquoi j'ai été particulièrement inquiet d'apprendre que, dans son budget de 1995, le gouvernement du Canada annonce son intention d'imposer des frais aux utilisateurs des services de brise-glace.

Si on impose des frais aux utilisateurs de brise-glace, comme prévu, les expéditeurs terre-neuviens et les entreprises qui dépendent de ces services, sans oublier les consommateurs, seront forcés d'assumer un fardeau financier indu.

Ce fardeau mettra en danger l'intégrité financière de bien des entreprises et menacera leur compétitivité par rapport à leurs concurrents d'ailleurs. Le coût de la vie et des affaires à Terre-Neuve est déjà plus élevé qu'ailleurs en raison de facteurs liés au transport et découlant de notre situation géographique.

Une réduction des services et une augmentation des coûts exacerberaient une situation déjà très difficile et feraient obstacle à la croissance et à la diversification économique de la province qui a le plus besoin d'incitatifs à cet égard.

Il faudrait modifier le projet de réseau national de transport pour tenir compte de la situation économique et géographique particulière de Terre-Neuve par rapport aux provinces voisines et pour s'assurer que les services essentiels au réseau de transport, comme les brise-glace, sont maintenus; autrement, le monde des affaires et l'ensemble de la province de Terre-Neuve auront du mal à maintenir leur position concurrentielle actuelle, sans parler de devenir plus concurrentiels.

Pour des raisons d'équité, les Canadiens ne devraient pas être pénalisés parce qu'ils vivent dans des régions qui, de par leur emplacement géographique ou leur infrastructure, posent de plus gros problèmes de transport que les régions plus centrales. Le Canada se fonde sur le principe du partage en vertu duquel les provinces et leur population se tiennent les coudes dans la mesure du possible pour réduire certains obstacles auxquels se heurtent certains Canadiens.

Au moment d'entrer dans la Confédération canadienne, Terre-Neuve a obtenu l'assurance d'une certaine protection relativement aux services de transport. On avait admis à l'époque qu'il fallait fournir à la province, en raison de sa situation géographique, des liens raisonnables avec le reste du Canada et à l'intérieur de son territoire.

Ce que l'on entend par raisonnable, bien entendu, est discutable; toutefois, nous sommes anxieux lorsque nous voyons le gouvernement fédéral prendre des mesures qui auront pour effet de réduire les normes correspondant à un niveau de services minimum raisonnable. À notre avis, la province de Terre-Neuve a besoin d'une aide particulière, étant défavorisée à bien des égards, outre de par sa situation géographique. Cette mesure de compression fera plus de tort que de bien à notre province et à sa population.

À mon avis, les services de brise-glace font autant partie intégrante du transport maritime que les services d'enlèvement de la neige pour le transport routier. Considérer ce service comme un luxe, c'est mal comprendre la nature et l'importance

[Texte]

waters. The cost of these services, which would be exorbitant for users, ought to be borne by the Government of Canada in view of the government's constitutional responsibilities in relation to the provision of an adequate country-wide transportation network.

Having said this, I realize there are particular occasions when the use of ice-breaking services is wasteful. A government interested in reducing waste and being cost-effective in the delivery of services might consider assessing penalties against individuals whose requisition of ice-breaking services fails to meet an established standard of what is reasonable. Such penalties could serve as a deterrent to wastefulness while ensuring that those in legitimate need of ice-breaking services have access to them.

Given Newfoundland's move into offshore drilling and its ongoing support of the Come By Chance oil refinery, it is absolutely unthinkable that there is no local unit to act in the case of an oil spill, the nearest unit being in Nova Scotia. The distance and response time of a unit in Nova Scotia could not possibly curb the effects of a major oil spill disaster. Come By Chance ships in and out approximately nine million tonnes of petroleum products annually and Hibernia could be pumping upwards of 125,000 barrels of oil per day.

There is some speculation about where the transit terminals for Hibernia crude will be situated, whether it's in Come By Chance or Argentia. Either way there would be upwards of 850,000 barrels of oil per shuttle tanker that will be stored in these ports en route to the eastern seaports of the U.S.A. Also, it is speculated that Vitol could be establishing a petrochemical plant in Come By Chance.

Imagine the marine disaster that could strike the east coast of Canada should a spill occur. I would like to know that it would not be overfishing that would put the nail in the coffin of our fishery. It would be a major oil disaster of the likes that Canada may have never seen. Are we risking environmental impacts, not only on Canada, by the fact that there is no emergency response spill unit close at hand? I would like to think we would have more foresight.

Another marine issue of crucial importance here in Newfoundland is the destaffing of light stations. I am urging the Government of Canada to reconsider its decision to automate and destaff 32 lighthouses around the province for reasons of safety, tourism development, and cost. Indeed, the move could well cost lives.

Lighthouse keepers can keep a watch on sea and weather conditions, provide accurate, up-to-the-minute information to mariners, and respond quickly and knowledgeably to emergencies in ways that automated equipment simply cannot.

[Traduction]

du transport maritime dans les eaux de Terre-Neuve. Le coût de ces services, qui serait exorbitant pour les usagers, devrait être assumé par le gouvernement du Canada, étant donné la responsabilité constitutionnelle qui lui incombe de fournir un réseau de transport satisfaisant à l'échelle nationale.

Cela dit, je comprends que dans certains cas l'utilisation des services de brise-glace soit un gaspillage. Un gouvernement désireux de réduire le gaspillage et d'offrir des services de façon rentable pourrait envisager d'imposer des sanctions aux personnes qui font une demande de services de brise-glace quand les conditions ne le justifient pas. Ces sanctions exerceraient un effet de dissuasion qui permettrait d'éviter le gaspillage, tout en garantissant l'accès aux services de brise-glace pour les personnes qui en ont vraiment besoin.

Étant donné que Terre-Neuve s'occupe de forage extra-côtier et finance de façon permanente la raffinerie de pétrole de Come By Chance, il est tout à fait impensable de ne prévoir aucun service local capable d'intervenir en cas de déversement de pétrole, le service le plus proche étant en Nouvelle-Écosse. Étant donné la distance et le temps d'intervention d'un service situé en Nouvelle-Écosse, il serait impossible d'endiguer les conséquences d'une importante catastrophe pétrolière, le cas échéant. Chaque année, les navires à destination ou en provenance de Come By Chance transportent environ 9 millions de tonne de produits pétroliers et le gisement d'Hibernia pourrait rapporter plus de 125 000 barils de pétrole par jour.

On ne sait pas encore si les réservoirs de transit du pétrole brut d'Hibernia se trouveront à Come By Chance ou à Argentia. De toute façon, il y aura plus de 850 000 barils de pétrole par pétrolier-navette qui seront entreposés dans ces ports avant d'être expédiés vers les ports de mer de l'Est des États-Unis. En outre, le bruit court également que la société Vitol envisage d'installer une usine pétrochimique à Come By Chance.

Imaginez un peu la catastrophe maritime qui pourrait frapper la côte est du Canada en cas de marée noire. On pourrait craindre que ce ne soit pas la surpêche qui entraîne la disparition de nos pêches. Ce serait une catastrophe pétrolière comme le Canada n'en a jamais connu auparavant. Ne mettons-nous pas en danger notre environnement, et pas seulement au Canada, en ne disposant pas sur place d'un service d'intervention d'urgence en cas de marée noire? J'aimerais croire que nous sommes plus prévoyants que cela.

Une autre question maritime d'importance cruciale pour Terre-Neuve, c'est la disparition des gardiens de phares. Je demande instamment au gouvernement du Canada de revenir sur sa décision d'automatiser 32 phares de la province, pour des raisons de sécurité, de promotion du tourisme et de coûts. En fait, cette initiative risque d'entraîner des pertes de vies humaines.

• 1540

Les gardiens de phares peuvent surveiller l'état de la mer et les conditions météorologiques, fournir des renseignements précis et ponctuels aux marins, et réagir rapidement et avec compétence aux situations d'urgence, ce qui sera tout simplement impossible avec un matériel automatisé.

[Text]

When emergencies occur—and they will—or when equipment fails, it will cost the coast guard significantly to respond to the emergency from a central location. Even then, the brief chance to save a life or avert a disaster may have been lost. Is Newfoundland, with hundreds of communities strung along thousands of miles of coastline, really willing to put the safety of its mariners and fishermen in the hands of automated equipment that, in places like England, has been proven to fail and cost human lives? I don't think we, as an ocean-going people, are prepared to take that risk.

Information obtained by the light station advocacy group *Survive* from the Canadian Coast Guard indicated a wonderful land site with automated equipment so notorious for failure that it is called "Overtime Island" by the Canadian Coast Guard operators who have to compensate for the equipment failure.

I am also worried that an important part of Newfoundland's marine heritage will be lost forever as historic lighthouses are dismantled and the light keepers, who know the history of the stations and their areas, disappear. I think keeping a human operator at these stations to interact with visitors is a wise and justifiable investment in Newfoundland's tourism industry, especially in rural areas where the marine heritage is probably our greatest legacy.

In my view, the decision-makers in land-locked Ottawa are making the same kind of grave error they made in managing our fishery. They are taking decisions that would never have been made by people living in Newfoundland who are familiar with the circumstances here. The group *Survive* says that England is rethinking its decision to de-staff lighthouses after a string of marine disasters that could well have been averted if the de-staffing had not occurred. Can we not learn from their mistake?

Therefore, I am today calling on the committee, in its wisdom, to recommend to the Government of Canada that the following decisions regarding transportation, as it affects Newfoundland and Newfoundlanders, be taken.

First, reaffirm the role of the federal government to provide funding for ice-breaking service as an integral and indispensable component of the country's transportation network.

Second, abandon the decision to charge user fees for ice-breaking services, which are an essential component of marine transportation services during much of the year in parts of Newfoundland.

Third, implement a penalty structure whereby those requesting ice-breaking services in unwarranted and unjustifiable circumstances, according to pre-established standards, will be assessed a fee.

Fourth, establish an emergency response unit in Newfoundland to deal with spills. They should be worthy of reacting to a potential marine oil disaster, given Newfoundland's extensive oil resource base.

[Translation]

Lorsque des situations d'urgence surviendront—et il y en aura—ou si les phares tombent en panne, cela coûtera très cher à la Garde côtière pour intervenir à partir d'un endroit central. Même dans ce cas, nous perdrons nos chances les plus minces de sauver une vie ou d'éviter une catastrophe. La province de Terre-Neuve, où des centaines de localités sont éparpillées sur des milliers de milles de littoral, est-elle vraiment prête à confier la sécurité de ses marins et de ses pêcheurs à un équipement automatisé qui, dans des pays comme l'Angleterre, s'est révélé inadéquat et a entraîné des pertes de vies humaines? Je ne pense pas que le Canada, en tant que nation maritime, soit prêt à prendre ce risque.

D'après des renseignements obtenus auprès de la Garde côtière canadienne par le groupe de défense des phares appelé *Survive*, il existe dans notre pays un endroit merveilleux où le phare automatisé a acquis une telle notoriété pour ses nombreuses pannes que les gens de la Garde côtière qui doivent intervenir dans ces cas-là appellent l'endroit l'«île des Heures supplémentaires».

Je crains également qu'une partie importante du patrimoine maritime de Terre-Neuve ne disparaisse à tout jamais si les phares historiques sont démantelés et que les gardiens de phares, qui connaissent bien l'histoire des phares et de la région, disparaissent. À mon avis, le fait de garder une personne en chair et en os sur place pour discuter avec les visiteurs représente un investissement judicieux et justifiable dans l'industrie touristique de la province, surtout dans les régions rurales, où le patrimoine maritime constitue sans doute notre plus grande richesse.

À mon avis, les décideurs qui se trouvent à Ottawa, une ville à l'intérieur des terres, font la même grave erreur que dans la gestion de nos pêches. Ils prennent des décisions que n'auraient jamais prises des gens qui vivent à Terre-Neuve et qui connaissent bien la conjoncture de la région. Selon le groupe *Survive*, l'Angleterre est en train de revoir sa décision d'automatiser les phares après une série de catastrophes maritimes que l'on aurait pu éviter s'il y avait eu des gardiens de phares. Ne pouvons-nous pas tirer la leçon de leurs erreurs?

C'est pourquoi je demande aujourd'hui au comité de prendre le parti de la prudence et de recommander au gouvernement du Canada de prendre les décisions suivantes en ce qui a trait aux transports, pour Terre-Neuve et les Terre-Neuviens.

Tout d'abord, réaffirmer l'obligation qui incombe au gouvernement fédéral de financer le service de brise-glace, qui fait partie intégrante et est un élément indispensable du réseau de transport de notre pays.

En second lieu, renoncer à la décision de faire payer les services de brise-glace par les usagers, puisqu'ils constituent un élément essentiel des services de transport maritime pendant une bonne partie de l'année dans certaines régions de la province.

Troisièmement, établir un système de sanctions applicables aux personnes qui demandent l'intervention d'un brise-glace quand ce n'est ni nécessaire ni justifié, en fonction de normes établies à l'avance.

Quatrièmement, créer à Terre-Neuve un service d'intervention d'urgence, en cas de déversement de pétrole. Cette unité devrait être à même de réagir en cas de risque de marée noire, étant donné les énormes ressources pétrolières que possède la province.

[Texte]

Fifth, reaffirm federal funding to the Canadian Coast Guard in regard to staff for lighthouses.

Particularly since the standing committee's terms of reference used the word "comprehensive" to describe the committee's review of Canadian marine issues, may I also take this opportunity to highlight a marine issue of particular concern in the district I represent in the province's House of Assembly?

The reduction of personnel over the years in Marine Atlantic, which is sanctioned by the Department of Transport, has been growing. Before any talk of expanding or cutting back, I would ask the standing committee to investigate whether such a reduction in staff has jeopardized or could jeopardize passengers, crew, and transportation loads if an accident occurred. Is the ferry service personnel sufficient in terms of numbers to act and react in the case of an accident?

Notwithstanding our safety record, Argentia is one of the island's two marine entry points from Nova Scotia; the other is Port aux Basques. At present, the Port aux Basques service runs year-round while the service at Argentia is limited to part of the year. It has long been my contention that the failure of the Government of Canada, through Marine Atlantic, to introduce year-round ferry service to Argentia has had serious economic and safety consequences, both in the immediate area of Argentia and for the province as a whole. Shipping companies could be better able to serve the more populous east coast of the island through Argentia with less expense than is currently the case.

As well, having a second exit and entry point could well boost tourism. In the sense of safety, if the Argentia ferry is upgraded to a year-round service, it would greatly reduce the chance of highway traffic accidents. Many passengers and shippers would opt for the Argentia site because it would provide safe and reliable transportation during the winter months. The provision of a year-round ferry service to Argentia could well function as an economic stimulus that could draw businesses and new industries to underdeveloped regions, thereby expanding the economic output of these regions.

Argentia, hit hard by the recent closure of the American naval base, is looking for new opportunities, which year-round ferry service could enhance. With this in mind I would like to recommend a waste storage facility in Argentia for ships' bilges. Right now in Newfoundland there is no such facility to dump ships' wastes. Where they are currently dumping sends off alarm bells in environmental agencies. Could these ships now be dumping into the Atlantic Ocean? I dread to think.

[Traduction]

En cinquième lieu, garantir le financement accordé par le gouvernement fédéral à la Garde côtière canadienne pour le maintien de phares avec gardiens.

Étant donné que dans l'ordre de renvoi du comité permanent il est question de faire une étude «globale» des questions maritimes dans notre pays, puis-je profiter de l'occasion pour signaler une question qui revêt une importance particulière pour la circonscription que je représente à l'Assemblée législative de la province?

Au fil des ans, les compressions d'effectifs de Marine Atlantic, n'ont fait que s'accroître, et ce, avec l'approbation du ministère des Transports. Avant d'envisager toute expansion ou compression, je demande au comité permanent de faire une enquête pour voir si ces compressions d'effectifs ont mis en danger, ou risquent de le faire, les voyageurs, les équipages et les chargements, en cas d'accidents. Le personnel affecté aux services de traversiers est-il suffisant pour faire le travail et réagir en cas d'accident?

Malgré notre bilan en matière de sécurité, le port d'Argentia est l'un des deux points d'accès à l'île en provenance de la Nouvelle-Écosse. L'autre est Port-aux-Basques. À l'heure actuelle, le service de Port-aux-Basques est exploité toute l'année, tandis que celui d'Argentia ne fonctionne que pendant une partie de l'année. Je soutiens depuis longtemps que le fait que le gouvernement du Canada n'ait pas mis en place, par l'entremise de Marine Atlantic, un service de traversiers desservant toute l'année la ville d'Argentia a eu de graves répercussions sur le plan économique et de la sécurité, tant dans la région immédiate d'Argentia que dans l'ensemble de la province. Les compagnies de transport maritime pourraient être mieux à même de servir la côte est de l'île plus peuplée à partir d'Argentia, et leur coût serait moindre qu'actuellement.

• 1545

En outre, l'ouverture d'un second point d'entrée et de sortie pourrait bien avoir un effet bénéfique sur le tourisme. Sur le plan de la sécurité, si le traversier d'Argentia assurait le service toute l'année, cela réduirait grandement le danger d'accidents de la route. Beaucoup de voyageurs et de transporteurs opteraient pour le port d'Argentia qui offrirait un transport sûr et fiable pendant l'hiver. La desserte d'Argentia par traversier toute l'année pourrait fort bien stimuler l'économie et attirer des nouvelles entreprises vers des régions sous-développées, provoquant ainsi un essor économique dans ces régions.

Argentia a été durement frappé par la récente fermeture de la base navale américaine et cherche de nouveaux débouchés qu'un service de traversier qui fonctionnerait toute l'année pourrait lui apporter. C'est dans ce contexte que je voudrais recommander l'implantation d'une installation d'entreposage des eaux de cale des navires à Argentia. À l'heure actuelle, il n'y a à Terre-Neuve aucune installation du genre où les capitaines de navires peuvent déverser leur eau de cale. La question de savoir où ils déversent leur eau actuellement déclenche une sonnette d'alarme dans tous les organismes environnementaux. Ces navires déversent-ils leur eau en plein océan atlantique? Je frémis à cette pensée.

[Text]

Argentia as an ice-free port would be a sensible storage site before the waste could be transported to Come By Chance for recycling. Such opportunities would be defensible physically, since the additional economic activity would help pay for the services; environmentally, given the need for a clean ocean in response to the destruction of the fish stocks, and in terms of fairness to disadvantaged Canadians, since it would provide jobs to those areas which are in most desperate need of them.

I trust the Government of Canada will maintain at the very minimum the current level of service on the interprovincial ferries servicing Port aux Basques and Argentia. I take this opportunity to urge the government to consider expanding Argentia's service to year-round and expanding the Argentia site to include spin-off industries.

I would also like to make a note with regard to the St. John's Port Authority's bid to manage the Argentia port. This is unneeded and unnecessary, as Argentia, under management of the Canadian Coast Guard, is efficient and well managed. I fear that should it become a part of the St. John's Port Authority's portfolio it would fall down on the list of priorities and would not get the attention and management it needs.

At this point I would like to mention that the south coast ferry service is one of grave concern to me. The provincial government is touting this as a deal that will provide funding for a revised ferry service forever. Forever, I'm told, is when two parallel lines meet. Can this possibly be the case? Also on this, would the people of the south coast be getting a second-hand service?

I would like to recommend that the federal government hold a periodic review of the service to make sure the service is adequate for the people it operates for, not the balance sheet it shows up on.

Again, I thank you for the opportunity to make this presentation today and I wish you well in your deliberations.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Careen. Thank you for your submission and your suggestions.

Mr. Gouk.

Mr. Gouk: Thank you, Mr. Chairman.

It's always nice when I have some good stuff and some not so good stuff. I have a little bit of both in this case.

I'll start with the life stations because I come from the other coast, from British Columbia, and I have a problem with what the government is doing in terms of destaffing light stations. For safety reasons for the few people who are involved and for the questionable value that is being saved in terms of whether or not this equipment they're using is good, I think they should be looking at staying.

However, you mentioned extensively through your brief, both in this and other areas, the concept of tourism and tourism enhancement. That, I would suggest, is a provincial purview rather than a federal one. What we have suggested in British

[Translation]

En tant que port libre de glace, Argentia serait un endroit approprié pour un tel entreposage, avant que les déchets ne soient transportés à Come By Chance pour y être recyclés. Un tel projet serait défendable physiquement, puisque l'activité économique supplémentaire aiderait à payer les services, environnementalement, étant donné le besoin de garder l'océan propre compte tenu de la destruction des stocks de poissons, et aussi en terme d'équité envers les Canadiens désavantagés, puisque cela offrirait des emplois dans les régions qui en ont le plus grand besoin.

Je compte que le gouvernement du Canada maintiendra à tout le moins le niveau actuel de service quant aux traversiers interprovinciaux qui servent Port aux Basques et Argentia. Je profite de cette occasion pour exhorter le gouvernement à envisager d'établir un service toute l'année à Argentia et d'étoffer les installations d'Argentia pour y accueillir les entreprises qui y seraient attirées.

Je voudrais aussi dire quelques mots au sujet de la demande de l'administration du port de St. John's pour ce qui est de gérer le port d'Argentia. Cette mesure n'est pas nécessaire puisque Argentia est actuellement efficace et bien administré sous l'égide de la Garde côtière canadienne. Je crains que si le port était intégré au portefeuille de l'administration du port de St. John's, il tomberait au bas de la liste des priorités et n'obtiendrait pas toute l'attention et l'administration qu'il mérite.

Je voudrais maintenant mentionner le fait que le service de traversier de la côte méridionale me préoccupe grandement. Le gouvernement provincial y voit l'occasion d'assurer à tout jamais le financement d'un nouveau service de traversier. On m'a appris qu'à tout jamais, cela veut dire quand deux lignes parallèles se rencontrent. Est-ce vraiment possible? Par ailleurs, les habitants de la côte méridionale obtiendraient-ils un service de second ordre?

Je voudrais recommander que le gouvernement fédéral fasse périodiquement un examen du service pour s'assurer qu'il est adéquat pour les personnes desservies et non pas par rapport au bilan financier.

Je vous remercie une fois encore de m'avoir donné l'occasion d'intervenir aujourd'hui et je vous souhaite le meilleur succès dans vos travaux.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Careen. Je vous remercie pour votre mémoire et pour vos suggestions.

Monsieur Gouk.

M. Gouk: Merci, monsieur le président.

Je suis toujours content quand j'ai à la fois de bonnes nouvelles et de moins bonnes. J'en ai un peu des deux en l'occurrence.

Je vais commencer par parler des phares, car je viens de l'autre côte, de la Colombie-Britannique, et je suis préoccupé par ce que le gouvernement est en train de faire en supprimant le personnel des phares. Pour des raisons de sécurité, pour les personnes peu nombreuses qui sont en cause et aussi pour les économies douteuses qu'on prétend réaliser à l'aide de cet équipement dont on peut se demander s'il est valable, je crois qu'on devrait envisager de conserver le système actuel.

Quoi qu'il en soit, vous avez parlé à plusieurs reprises dans votre mémoire, à ce propos et en rapport avec d'autres questions, du tourisme et de l'essor du tourisme. Je vous invite à considérer qu'il s'agit là d'une question du ressort provincial

[Texte]

Columbia is some form of user pay with regard to the light ship based on some formula of the difference in cost between having them automated and having them staffed. It's not, in my opinion, a tremendous cost. But if users feel there's a need for this, whether it be tourism, local fishing operators, or in the case of the B.C. coast, flying charter operators, then this should be something that if they're prepared to pay for it, the government should be prepared to keep it there. It would mean some costs for users, so that would be a way of looking for support for that.

[Traduction]

et non pas fédéral. Ce que nous avons proposé en Colombie-Britannique, c'est une forme quelconque de paiement par l'usager calculé d'après une formule fondée sur la différence de coût entre les phares entièrement automatiques et ceux dont le service est assuré par du personnel. À mon avis, la différence de coût n'est pas énorme. Mais si les usagers estiment qu'il y a un besoin, que ce soit pour le tourisme, les pêcheurs locaux ou, dans le cas de la Colombie-Britannique, les exploitants de vols nolisés, alors ils devraient être prêts à payer pour ce service, si le gouvernement était disposé à le laisser en place. Cela entraînerait un certain coût pour les usagers et ce serait donc une façon de trouver le soutien nécessaire.

• 1550

I go back to one of your early comments that everyone seems to be picking up on. On page 3 of your presentation, you mention the ice-breaking services being as integral a part of marine transport as snow-clearing services are of highway transport.

I would submit to you, as I've submitted to others, that nobody gets their highways cleared for free and it is not the federal government that clears them, except in a few limited areas like provincial parks. We have one narrow section in British Columbia for all our highways in a very large province where the federal government actually pays for that. The rest is paid for by the province.

I find it interesting that everyone is saying that we have to maintain free ice-breaking service provided by the federal government and using the comparison of snow-clearing on highways, which in fact is not paid for by the federal government. We're suggesting it should in fact be the same as the snow-clearing.

This is the very example you use and you're saying it should be the same. That means the region or the business or whatever manner that is utilizing those services is going to have to look at picking up at least some of the costs of that service. The people in the middle of the prairies, who are now certainly more than ever not getting the people in Atlantic Canada to pick up some of their grain costs, should not be looked at to pay for part of the cost of ice-breaking off the east coast of Canada.

I would invite any response you have on that. I'll make just one last comment and then let you respond.

With regard to oil spills, I think we're going to have to place more emphasis on industry having a contingency plan in place, perhaps the various companies getting together instead of doing independent ones, and of coming up with a contingency plan and placing the onus on them rather than on the Canadian taxpayer to have a contingency plan in place in the event of an oil spill.

Mr. Careen: On the ice-breaking situation, from what I have read, in 1867 John A. guaranteed Prince Edward Island, which is an island, ice-breaking services. He guaranteed them. So it's part of a constitutional thing.

J'en reviens maintenant à l'une de vos premières observations, à un point que tous les intervenants semblent aborder. À la page 3 de votre mémoire, vous mentionnez les services de brise-glaces qui font partie intégrante du transport maritime, tout comme le déneigement est un élément essentiel du transport routier.

Je me permets de vous dire, comme je l'ai dit à d'autres, que personne n'obtient gratuitement le déneigement de ses routes et que ce n'est pas le gouvernement fédéral qui déneige les routes, sauf dans quelques régions bien délimitées comme les parcs provinciaux. La Colombie-Britannique est une très grande province et nous n'avons qu'un court tronçon de route pour lequel le gouvernement fédéral paie. Tout le reste est payé par la province.

Je trouve intéressant que tout le monde dise que le gouvernement fédéral doit continuer d'offrir gratuitement un service de brise-glace et que tout le monde fasse une comparaison avec le déneigement des routes, lequel n'est pas payé par le gouvernement fédéral. Nous disons que ce devrait justement être la même chose que dans le cas du déneigement.

Vous utilisez justement cet exemple et vous dites que ce devrait être la même chose. Cela veut dire que la région ou l'entreprise ou quiconque utilise ces services devra envisager de défrayer au moins une partie du coût de ce service. Les gens qui habitent en plein milieu des Prairies et qui, aujourd'hui plus que jamais, n'obtiennent pas un sou des habitants de l'Atlantique pour défrayer au moins une partie du coût de revient de leurs céréales, ne devraient pas être mis à contribution pour payer une partie du coût des brise-glaces le long de la côte est du Canada.

Je vous invite à répondre à cela. Je vais faire une dernière observation, après quoi je vous laisserai répondre.

Pour ce qui est des déversements pétroliers, je crois que nous allons devoir exiger que les industries ou les entreprises préparent un plan en cas d'urgence; peut-être que plusieurs compagnies pourraient se regrouper plutôt que d'agir indépendamment, afin de préparer un plan d'urgence. Ainsi, il incomberait aux entreprises plutôt qu'aux contribuables canadiens de mettre en place un plan d'urgence dans l'éventualité des déversements pétroliers.

M. Careen: Au sujet des brise-glaces, d'après ce que j'ai lu, en 1867, John A. a garanti à l'Île-du-Prince-Édouard, qui est une île, comme son nom l'indique, des services de brise-glaces. Il a donné sa garantie. C'est donc dans la Constitution.

[Text]

It's too bad that when this little province of ours or those people we had negotiating for us in confederation. . . Our government was suspended. We had some lackeys who were negotiating for us. I'm not saying this to spite Canada. We were a country. We were poor, downtrodden, but we were a country. There should have been some better negotiation.

Now, I'm saying that on a constitutional basis P.E.I. is part of Canada and since 1949 we are supposed to be, too, sir. I used the analogy of highways, highway safety for snow-clearing, ice conditions, whatever. We have geographic problems. Newfoundland is supposed to be the fastest moving land mass in the world, the continental drift, but we're not moving that fast to get us over to the rest of Canada. The sociologists tell us we're a fast-moving land.

What you say about tourism, I had no choice but to put it in. I like lighthouses.

The user fee in our province, which has a population that's spread out all over—our population is rising, but not to the levels that we could enjoy putting extra user fees on it—right now would be a deterrent. I have nothing against any other part of the country. Someone said that Canada was united by ten provinces that continually scowl and grumble about what's going on in Ottawa. Well, please God, that'll keep us united.

In B.C. or Nova Scotia, parts of New Brunswick or wherever, Quebec and the Gaspé, their lighthouses. . . You don't have the ice conditions we have, sir, but other places do.

Now Argentia, where I come from, is an ice-free port. If you start charging user fees, that would come in for a tremendous advantage. But while I'm here today in two capacities—as a parochial person and also as the transportation critic for the province—I try to balance them out, too. Corner Brook and my friend the mayor, who was on earlier, would be at a very, very great disadvantage if user fees come in up here. Who are we going to pass that on to? Our forestry in Canada is in trouble, particularly on the east coast.

The Chairman: Speaking of parochial, we'll go to our next questioner, Jean Payne.

Mrs. Payne: Thank you, Mr. Chairman, and everything that Mr. Careen said I agree with—not quite.

I want to say thanks to my friend Nick for presenting to the committee here today. Most of you may have noted from the presentation that he is the member of the House of Assembly for the great town of Placentia, which happens to be in my riding.

You can well appreciate the opposing views that are coming from Mr. Careen and Mr. Fox from the Port of St. John's, so I guess you don't envy my position here, Mr. Chairman, at this point. However, I do want to say thanks to Mr. Careen. I have to leave here very shortly, unfortunately, and I'm sure he knows he has my support in any way I can.

[Translation]

Il est vraiment dommage que notre petite province ait eu de si médiocres négociateurs au moment de notre entrée dans la Confédération. Notre gouvernement a été suspendu. Nos négociateurs étaient serviles. Je ne dis pas cela pour dénigrer le Canada. Nous étions un pays. Nous étions pauvres et opprimés, mais nous avions un pays. Nous aurions dû négocier plus serré.

Maintenant je dis que sur le plan constitutionnel, l'Île-du-Prince-Édouard fait partie du Canada et depuis 1949 nous sommes censés en faire partie aussi, monsieur. J'ai utilisé l'analogie des routes, du déneigement et du déglacage des routes pour des raisons de sécurité. Nous avons des problèmes géographiques. Terre-Neuve est censé être la masse terrestre qui se déplace le plus rapidement dans le monde, vous savez, à cause de la dérive des continents, mais nous ne bougeons pas assez vite pour nous rattacher au reste du Canada. Les sociologues nous disent que nous habitons sur une terre qui bouge vite.

Quand à ce que vous dites au sujet du tourisme, je n'avais pas le choix, je devais en faire mention. J'aime les phares.

L'imposition de frais aux usagers de notre province, dont la population est clairsemée, constituerait à l'heure actuelle une dissuasion. Notre population augmente, mais pas au point que nous aimerions lui infliger des frais supplémentaires. Je n'ai rien contre les autres régions du pays. Quelqu'un a dit que l'unité du Canada était assurée par le fait que les 10 provinces ne cessent de grommeler et de bougonner contre Ottawa. Dieu merci, c'est cela qui nous gardera uni.

Que ce soit en Colombie-Britannique ou en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick ou au Québec, en Gaspésie, les phares. . . Les glaces ne sont pas aussi sévères chez vous que chez nous, monsieur, mais les mêmes conditions sévissent ailleurs.

• 1555

Maintenant, la ville d'Argentia, la ville d'où je viens, possède un port libre de glace. Si on commence à faire payer des frais aux usagers, cela constituerait un avantage énorme. Mais je suis ici aujourd'hui à deux titres, à titre de défenseur de mon petit coin de pays, mais aussi comme critique de l'opposition dans la province en matière de transport, et j'essaie d'équilibrer les deux aspects. La ville de Corner Brook et mon ami le maire de cette ville, qui a comparu tout à l'heure, seraient extrêmement désavantagés si on imposait des frais aux usagers. À qui allons-nous transmettre ce coût? Le secteur forestier est en difficulté au Canada, surtout sur la côte est.

Le président: À propos de petit coin de pays, nous allons maintenant passer à notre prochaine intervenante, Jean Payne.

Mme Payne: Merci, monsieur le président. Je suis d'accord avec tout ce que M. Careen a dit, enfin, pas tout à fait.

Je veux d'abord dire merci à mon ami Nick pour sa présentation devant le comité aujourd'hui. On aura peut-être remarqué qu'il est le député provincial représentant la belle ville de Placentia, qui se trouve dans ma circonscription.

Vous comprendrez que des points de vue fort contrastés sont exprimés par M. Careen et M. Fox du port de St. John's et je pense que vous n'aimeriez donc pas être à ma place, monsieur le président. Je veux toutefois dire merci à M. Careen. Je dois partir très bientôt, malheureusement, mais je suis certaine qu'il sait qu'il peut compter sur mon appui indéfectible.

[Texte]

I also want to say thank you to the committee for coming here today. Unfortunately, I have to leave before this meeting is over, but I look forward to seeing my colleagues back in Ottawa. I hope you have a safe trip back. Thank you.

The Chairman: Thank you, Jean.

Mrs. Terrana: I'm going to say good afternoon to start with. Let me also say that I don't think you are in a worse situation than Prince Edward Island is. They are two islands and they are both provinces. Thank you for saying you hope Canada is going to stay united. Unfortunately, Mr. Guimond wasn't here, but thank you for saying that.

As you know, we are building a link between New Brunswick and Prince Edward Island. Would something like that be of any benefit to your province? Of course it should be done to the north and it would be a little more complicated, but would that improve the situation at all?

Mr. Careen: Back in the early 1970s the provincial government talked about putting a tunnel across the straits, and after so many millions were spent, the cost of... It would have been great for getting cement and stuff out of Corner Brook, but it was abandoned.

I am a great believer that we should have more of a link to Quebec. It's more important now than ever. There's talk about a trans-Labrador highway and that this eventually will come. It's the only province we border on. The Labrador part of it is connected. We can't put a bridge across it or a link like you would have over to P.E.I., unless you ran from Port-aux-Basques to Cape North and from there over to the Sydneys. It would be a monumental task, but if Canada is willing to pay, our people are willing to go to work on it.

Mrs. Terrana: You are against user fees, and we heard that all day. As the transportation critic for the province, do you have any other solutions? As you know, when all of these negotiations were done in the 1940s, the situation was very different, and now it's really becoming difficult to keep up with expenses. Would you have any other solution that could go hand in hand with it?

Mr. Careen: Not without going around and talking about it and listening to the people who really use them. There has to be a whole consultative process in order to probably come up with a solution. But where we are now, all I can see is a disadvantage. They tell us we have to compete with the rest of the world, as some commodities are, but our ships to go to war and...

Mrs. Terrana: We could change Newfoundland into an Eden, the new Eden on earth.

[Traduction]

Je veux également remercier le comité d'être venu ici aujourd'hui. Malheureusement, je dois partir avant la fin de la réunion, mais j'ai hâte de revoir mes collègues à Ottawa. Je vous souhaite un bon voyage de retour. Merci.

Le président: Merci Jean.

Mme Terrana: Je vais d'abord dire bon après-midi à tous. Laissez-moi vous dire que je ne crois pas que vous soyez dans une situation pire que l'Île-du-Prince-Édouard. Dans les deux cas, ce sont des îles et ce sont des provinces. Je vous remercie d'avoir dit que vous espérez que le Canada demeure uni. Malheureusement, M. Guimond n'était pas présent, mais je vous remercie de l'avoir dit.

Comme vous le savez, nous construisons un lien entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard. Un lien comme celui-là aurait-il des avantages quelconques pour votre province? Bien sûr, il faudrait le construire vers le Nord, et ce serait un peu plus compliqué. Mais cela améliorerait-il la situation?

M. Careen: Au début des années 1970, le gouvernement provincial envisageait de creuser un tunnel sous le détroit et, après avoir dépensé des millions, le coût... Le projet aurait été excellent pour la production de ciment et autres matériaux à partir de Corner Brook, mais il a été abandonné.

Je suis tout à fait partisan de resserrer les liens avec le Québec. Aujourd'hui, c'est plus important que jamais. Il est question d'une route trans-Labrador et cela se fera un jour. C'est notre seule province limitrophe, et encore, seulement au Labrador. Nous ne pouvons pas construire un pont ou un lien permanent comme vous le faites avec l'Île-du-Prince-Édouard, à moins de partir de Port-aux-Basques jusqu'à Cape North et de là jusqu'au Sydneys. Ce serait un ouvrage monumental, mais si le Canada est disposé à payer, nous sommes tout à fait disposés à y travailler.

Mme Terrana: Vous êtes contre le paiement par l'utilisateur et nous avons entendu cet argument toute la journée. À titre de critique des transports pour la province, avez-vous d'autres solutions? Comme vous le savez, quand ces négociations ont été menées dans les années 1940, la situation était très différente; aujourd'hui, c'est devenu vraiment difficile d'assumer le coût de ces dépenses. Avez-vous d'autres solutions à proposer?

M. Careen: Pas avant d'avoir fait le tour et d'en avoir parlé aux gens qui utilisent ces services. Il doit y avoir tout un processus de consultation en vue d'en arriver à une solution probable. Mais au point où nous en sommes maintenant, je ne vois que des inconvénients. On nous dit que nous devons faire concurrence au reste du monde, dans le cas de certaines denrées, mais nos navires vont en guerre et...

Mme Terrana: Nous pourrions transformer Terre-Neuve en un paradis terrestre, le nouveau paradis sur terre.

• 1600

Mr. Careen: Well, you're here now.

The English never bothered to put a name on Newfoundland. They called it "the new-found land" and it stuck. The Irish called it *Talamh-an-Éisc*, which means "the land of fish". Someday or other our fish will be back. That's our reason for lighthouses.

M. Careen: Eh bien, vous y êtes.

Les Anglais n'ont jamais pris la peine de donner un nom à cette terre. Ils l'ont simplement appelée «la terre nouvellement découverte» et ce nom est resté. Les Irlandais l'appelaient *Talamh-an-Éise*, ce qui veut dire «le pays du poisson». Un jour ou l'autre, nous aurons de nouveau du poisson. C'est la raison d'être de nos phares.

[Text]

The Chairman: I almost wish I spoke French so I could hear if the interpreters got all that.

Mr. Careen: As you were saying earlier, Argentia is an ice-free port, one of the best in the province. Look at where the Americans came when they came here. They used Fort Pepperell here in St. John's as well. There's also Stephenville and these other places.

While we're down on our hands and knees, where I come from unemployment levels are up around 70%. So we're looking at the Port of Argentia and we're going to go around the Port of Argentia. We've gotten great support over the years from the coast guard. The people in the coast guard in the Newfoundland region have been very supportive—very honest but very supportive to us in what we're doing.

I have four children; two of them live on the mainland. I'm not sure where the youngest is going, but I know I want to keep one of them home. We know about Saskatchewan. Migration levels out of Saskatchewan are at about what we have.

But we're here. A lot of people have been here for about 200 years, so we'll keep some of them here. I've nothing against Canada, but Newfoundland is struggling from a country feeling into a provincial feeling, and sometimes we get our hackles up.

The Chairman: Mr. Careen, we thank you very much for your submission to the committee. The pride you have in your community is worthy of note. Thank you.

Mr. Careen: Thank you kindly and good luck.

The Chairman: Thank you, sir.

Colleagues, next is the Town of Botwood. Deputy Mayor Melvin Torraville is going to make a presentation to our committee.

Welcome, Mr. Torraville. We look forward to hearing your remarks and following them up with questions. When you are settled in, relaxed and ready to go, we'd be most anxious to hear your presentation.

Mr. Melvin Torraville (Deputy Mayor of Botwood): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. Thank you for the opportunity to appear before you to put forward the views of our community. I guess a lot of them will sound like what you've already heard and will re-emphasize the importance of what you've already heard.

Botwood is a small town of some 3,700 people and is situated approximately 40 miles inland from the Atlantic ocean. Around 1905, Botwood became a major shipping port for newsprint produced at the AND Company Limited's paper mill in Grand Falls. It remains to this day the main shipping port for newsprint, now produced by Abitibi-Price Incorporated, the current owners of the Grand Falls-Windsor paper mill.

The positive impact of the newsprint manufacturing industry on the balance of payments of Canada is well known. Our major concern is the potential negative impact of a cost-recovery policy on ice-breaking services in our port. It is well known that this

[Translation]

Le président: Je souhaiterais presque parler français, afin d'entendre ce que les interprètes ont fait de tout cela.

M. Careen: Comme vous le disiez tout à l'heure, Argentia est un port libre de glace, l'un des plus beaux de la province. Voyez où les Américains se sont installés quand ils sont venus ici. Ils ont utilisés aussi le Fort Pepperell ici même à St. John's. Il y a aussi Stephenville et d'autres endroits.

Puisque nous en sommes aux supplications, j'ajoute que dans mon coin de pays, le taux de chômage est de l'ordre de 70 p. 100. Nous regardons en ce moment même le port d'Argentia et nous allons en faire le tour. Nous avons eu énormément d'aide au fil des années de la Garde côtière. Les gens de la Garde côtière de la région de Terre-Neuve nous ont grandement appuyés; ils ont été très francs, mais ils nous ont appuyés dans nos efforts.

J'ai quatre enfants, deux d'entre eux vivent sur le continent. Je ne sais trop où le plus jeune s'en va, mais je sais que je voudrais en garder au moins un à la maison. Nous connaissons la Saskatchewan. Le taux d'immigration de la Saskatchewan est à peu près le même que chez nous.

Mais nous sommes ici. Bien des familles sont ici depuis quelque deux siècles et il y a des gens qui vont rester ici. Je n'ai rien contre le Canada, mais Terre-Neuve est aux prises avec un débat de conscience, le sentiment national devenant de plus en plus provincial et quelquefois nous nous mettons en colère.

Le président: Monsieur Careen, nous vous remercions beaucoup de votre présentation devant le comité. Il vaut la peine de signaler la fierté que vous éprouvez envers votre localité. Merci.

M. Careen: Merci du fond du coeur et bonne chance.

Le président: Merci monsieur.

Chers collègues, nous en arrivons ensuite à la ville de Botwood. Le chers adjoint Melvin Torraville va faire un exposé à notre comité.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Torraville. Nous écoutons votre exposé, après quoi nous vous interrogerons. Quand vous serez prêt, vous avez la parole.

M. Melvin Torraville (maire adjoint de Botwood): Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant vous pour exprimer le point de vue de notre collectivité. Je suppose que mes propos ressembleront beaucoup à ceux que vous avez déjà entendus et ne serviront qu'à réitérer l'importance des arguments qu'on vous a déjà servis.

Botwood est une petite ville d'environ 3 700 habitants et est située à environ 40 milles de l'océan Atlantique. Vers 1905, Botwood est devenue un important port d'embarquement du papier journal produit à l'usine de la compagnie A & D Limitée de Grand Falls. À ce jour, nous demeurons le principal port d'embarquement du papier journal qui est maintenant produit par la compagnie Abitibi Price, propriétaire de l'usine de papier de Grand Falls-Windsor.

L'apport du secteur du papier journal dans la balance des paiements du Canada est notoire. Notre principale inquiétude, ce sont les répercussions négatives potentielles d'une politique du recouvrement des coûts des services de brise-glace dans notre

[Texte]

part of the coast of Newfoundland is subject to ice floes from the Arctic at certain times of the year. We consider the provision of ice-breaking and assistance to vessels caught in the ice an essential service.

Users of our port include Abitibi-Price Incorporated, with about 55 ships per year. Both Irving Oil Limited and Ultramar Canada Incorporated have oil floating docks in our port. There are from time to time other users of the federal coast guard facilities in our town.

We are as well making considerable efforts, along with other ports, to develop a cruise industry in the province. Any policy of cost recovery of ice-breaking services with the possibility of discouraging the use of our port could have a serious impact on the economy of our town. Abitibi-Price alone pumps \$5 million into the economy of our town annually. We cannot afford to have the economic future of our town threatened.

To establish an ice-breaking cost-recovery policy for this port, creating a potential loss of 115 jobs that pump \$5 million per year into the town's economy, is not good economics.

We, as a community, realize all branches of government are finding it difficult to provide funding for all the services required and everyone must try to do with less. We also believe that government can become more efficient and cost-effective in its in-house operations.

• 1605

Over the past eight to ten years, the municipal council of Botwood has been successful in persuading the coast guard to make improvements to its facility. Thus far, improvements have been made to reinforce the pilings and some dredging has been done at the face of the pier. Longer-range proposals call for some in-filling to create a lay-down area for containers, etc. These improvements should make the facility more attractive to current and potential shippers.

Mr. Chairman and members of the committee, as mentioned in this brief previously, the economy of our town is dependent to a large extent on port activities. Any policy move on the part of the government that could dissuade current or potential users from using our port is of great concern to us.

Mr. Chairman, we quote from the terms of reference of the Canadian Coast Guard, paragraph (d): "It is impossible to let decisions affecting human lives and our environment be guided strictly by the bottom line on the balance sheet." While this term of reference may be referring to safety, it is our view that a policy of cost recovery for ice-breaking would potentially have a substantial negative impact on people in our community. It is therefore the view and recommendation of our municipal council and citizens of our town that ice-breaking be considered an essential service and not be placed on a cost-recovery basis.

Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

port. Il est notoire qu'à certaines époques de l'année, cette partie de la côte de Terre-Neuve subit les assauts des glaces flottantes qui descendent de l'Arctique. Nous considérons comme un service essentiel la fourniture de brise-glaces et d'une aide aux navires pris dans la glace.

Les usagers de notre port comprennent notamment Abitibi Price Inc., avec environ 55 navires par année. Les compagnies Irving Oil et Ultramar Canada ont toutes deux des quais flottants pour pétroliers dans notre port. Il y a aussi de temps à autre d'autres usagers des installations de la Garde côtière fédérale dans notre ville.

Par ailleurs, nous faisons des efforts considérables, de concert avec d'autres ports, pour mettre sur pied une industrie des croisières dans la province. Toute politique de recouvrement des coûts des services de brise-glaces pourrait dissuader les armateurs d'utiliser notre port et pourrait nuire sérieusement à l'économie de notre ville. La compagnie Abitibi Price à elle seule injecte 5 millions de dollars par année dans l'économie de notre ville. Nous ne pouvons pas nous permettre de laisser menacer notre avenir économique.

Ce ne serait pas une bonne politique économique que d'instaurer une politique de recouvrement du coût du service de brise-glaces pour notre port, ce qui pourrait entraîner une perte de 115 emplois représentant une injection de 5 millions de dollars par année dans l'économie de notre ville.

Nous sommes conscients, dans notre collectivité, que tous les paliers de gouvernement ont de la difficulté à assurer le financement de tous les services nécessaires et que chacun doit se débrouiller avec moins. Nous pensons aussi qu'il y a lieu, pour le gouvernement, de devenir plus efficace et rentable dans ses opérations internes.

Le conseil municipal de Botwood est parvenu, au cours des 8 à 10 dernières années, à persuader la Garde côtière d'améliorer ses installations. C'est ainsi que les pilotis ont été renforcés et qu'on a procédé au dragage en avant de la jetée. Il est envisagé, à plus long terme, de procéder à un colmatage pour créer une zone de dépôt de conteneurs. Tous ces travaux devraient attirer davantage de navires et faciliter le mouillage.

Monsieur le président, membres du comité, comme nous le disions dans ce mémoire, l'économie de notre ville est tributaire, dans une grande mesure, des activités portuaires et toute décision du gouvernement de nature à dissuader les utilisateurs, actuels et éventuels, de notre port nous cause de graves soucis.

Monsieur le président, permettez-moi de citer l'alinéa (d) du mandat de la Garde côtière canadienne: «Les décisions qui auraient des incidences sur les vies humaines et sur notre environnement ne devraient pas être prises uniquement en fonction de leur rentabilité commerciale.» Certes, ce mandat se réfère à la sécurité, mais nous considérons que le recouvrement de coûts pour le bris de glace aurait des incidences très fâcheuses sur les gens de notre communauté. C'est pourquoi notre conseil municipal et les citoyens de notre ville recommandent de considérer le bris de glace comme un service essentiel qui ne devrait pas faire l'objet d'une facturation réelle.

Je vous remercie, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Torriville, for coming down to St. John's and making this presentation to this committee. It's important to us.

Mr. Guimond: What is the average amount of municipal taxes paid by...? What is the average for a bungalow of...? I don't know if we can take a \$75,000 bungalow as a...

Mr. Torriville: Are you referring to the value of homes in our community?

Mr. Guimond: No. What is the level of taxation? How much would an owner of a \$75,000 bungalow pay?

Mr. McKinnon: A mill rate.

Mr. Torriville: Our average mill rate right now is 9.5, if that's what you're referring to.

The Chairman: He wants to know how much the tax bill would be for a person who owns a \$75,000 house in your community.

Mr. Torriville: Right now it would be between \$500 and \$550, strictly for property tax, on a home valued at approximately \$75,000.

Mr. Guimond: There are a lot of people working at the port, but are others working in the woodlands in the area?

Mr. Torriville: Yes, that's true, and for the communities around ours as well. They work more in the woods operation than they do on the waterfront. It would impact tremendously on those communities as well. Unfortunately, they aren't here today.

Mr. Guimond: What is the unemployment rate?

Mr. Torriville: I would say we're around 30% right now in our area.

Mr. Guimond: Is there a small variation or not?

Mr. Torriville: In the woods operations it is seasonal. Right now, because of the ice-breaking services, which keep our port open 12 months, Abitibi is able to avail itself of that 12 months a year. This means that the men who work on the waterfront pretty well look forward to a job for 12 months a year. If it becomes seasonal and they have to use UI for five or six months a year, that will create a tremendous burden for someone who has a mortgage and what have you, as you can appreciate.

Mr. Guimond: Thank you.

Mr. Gouk: The ice-breaking service seems to be one of the prime subjects for our meetings here today. Most people have compared it to other types of service provided in other parts of the country, particularly snow-clearing.

I found interesting the amount you mentioned to my colleague from the Bloc, the \$500 to \$550 being the average taxes on a residence. I live in a relatively rural area where taxes tend to be a lot lower than in the big centres, and that's about one-third of what we pay. We of course have to pay for such things as snow removal and so on.

[Translation]

Le président: Monsieur Torriville, nous vous remercions d'être venu à St. John's pour prendre la parole devant ce comité; votre participation a été très appréciée.

M. Guimond: Quel est le montant moyen des taxes municipales payées par...? Quelle est la moyenne pour une habitation...? Je ne sais pas si nous pouvons considérer un pavillon de 75 000\$ comme un...?

M. Torriville: Est-ce que vous parlez de la valeur des habitations dans notre communauté?

M. Guimond: Non, je vous demande quel est le niveau d'imposition. Combien devrait verser en impôt le propriétaire d'un pavillon de 75 000\$?

M. McKinnon: Un tout exprimé en millième.

M. Torriville: Notre taux moyen est actuellement de 9,5, si c'est là la question que vous posez.

Le président: L'intervenant voudrait savoir à combien s'élève, dans votre communauté, les impôts fonciers pour le propriétaire d'une maison d'une valeur de 75 000\$.

M. Torriville: À l'heure actuelle cette personne payerait entre 500 et 550\$, uniquement en impôts fonciers, pour une maison évaluée à environ 75 000\$.

M. Guimond: Beaucoup de gens travaillent dans le port, mais il y en a d'autres qui sont employés dans les forêts de la région, n'est-ce pas?

M. Torriville: Oui, c'est exact, et cela vaut également pour les agglomérations avoisinantes, qui ont plus de gens employés dans les forêts que dans le port. L'effet sur les communautés serait considérable, mais malheureusement elles ne sont pas représentées ici aujourd'hui.

M. Guimond: Quel est le taux de chômage?

M. Torriville: Dans notre région, à l'heure actuelle, environ 30 p. 100.

M. Guimond: Avec ou sans une petite variation?

M. Torriville: Les travaux forestiers sont saisonniers. À l'heure actuelle, à cause des services de brise-glaces qui maintiennent notre port ouvert pendant 12 mois, Abitibi peut utiliser le port pendant toute l'année, ce qui revient à dire que les travailleurs portuaires travaillent à l'année longue. Si le travail devient saisonnier et qu'ils doivent recourir à l'assurance-chômage pendant cinq ou six mois par an, la charge financière sera écrasante pour ceux, par exemple, qui ont une hypothèque, ce qui est facile à comprendre.

M. Guimond: Je vous remercie.

M. Gouk: La réunion d'aujourd'hui semble surtout porter sur le service de brise-glaces, que beaucoup de gens ont comparé à des services assurés dans d'autres régions, en particulier le déblaiement de la neige.

Vous disiez, en réponse à mon collègue du Bloc, que les impôts fonciers moyens se situaient entre 500 et 550\$ par habitation, ce qui m'a frappé. En effet, j'habite une région essentiellement rurale où les impôts ont tendance à être beaucoup moins élevés que dans les grandes agglomérations, et c'est environ un tiers de ce que nous payons, mais nous avons, bien entendu, à payer des services tels que le déblaiement de la neige et autres.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Torrville: We do as well, sir.

M. Torrville: C'est également ce que nous faisons, monsieur.

• 1610

Mr. Gouk: Yes, but you get the snow removal and the ice-breaking for one-third the taxes we're paying locally. I'm not using that as a hammer, but I'm just saying it's a service that is required here.

M. Gouk: Oui, mais le déblaiement de la neige et le bris des glaces vous coûtent le tiers de nos impôts locaux. Je ne veux pas vous asséner cet argument, je dis simplement que c'est un service qui est nécessaire ici.

There are different things that are required in other parts of the country and I think we need to find ways to save money that is being wasted now. That's been a point that's been brought home quite well and we fully agree. I think as we find ways to reduce those costs to people locally, to the towns, to the users and so on, we also have to start bringing on fees for things we, the government, are paying for, which means it's coming out of the taxpayer's pocket.

Dans d'autres régions du pays ce sont d'autres services qui s'imposent, mais nous devons trouver un moyen d'économiser l'argent qui est actuellement gaspillé. C'est un argument qui a été amplement justifié et avec lequel nous ne pouvons qu'être d'accord. Nous devons trouver des moyens de diminuer ce que les localités, les villes, les utilisateurs de services doivent payer, mais nous devons également imposer des redevances pour ce que nous, le gouvernement, finançons parce qu'en réalité ce sont les contribuables qui payent.

It has to be done in balance. We can't just arbitrarily hand you a big new bill that you've never had before without taking some other measures, but we do have to hand you a bill because we can't keep on paying it. We have to do that in conjunction with reducing other costs. Hopefully in such a manner we can find a way to balance it. What we're doing is taking away other areas where we're wasting money. We have to stop wasting that and instead start collecting for the things we actually do and do them as well as we possibly can.

Il faut donc assurer un équilibre; nous ne pouvons, de façon arbitraire, vous présenter une grosse facture que vous n'avez jamais eu à payer sans prendre d'autres mesures, mais la facture, vous allez la recevoir parce que nous ne pouvons continuer à en assumer la charge. Nous devons agir ainsi dans le cadre d'une réduction des coûts et espérons, de la sorte, trouver un moyen de compenser cela. Nous le faisons en récupérant cela sur d'autres dépenses qui sont en réalité des gaspillages. Nous devons mettre fin à ce gaspillage et faire payer les services que nous rendons, tout en les rendant aussi bien que possible.

Mr. Torrville: I appreciate that.

M. Torrville: Je comprends cela.

I would just like to make one comment to Michel. By the way, there aren't very many homes in our community that are worth \$75,000. They're more in the \$45,000 to \$50,000 range. We would like to have more in the \$75,000 range, so the less burden we can have and the more we can build around our port and make more use of it to get more people employed, maybe we might be able to do more in the line of getting people in there who can build homes with \$60,000, \$70,000, or \$80,000 values and bring more taxes into our community.

Je voudrais simplement adresser une remarque à Michel. Permettez-moi de vous signaler, à ce propos, qu'il n'y a pas beaucoup de maisons ici qui valent 75 000\$; la valeur moyenne s'établit plutôt entre 45 000 et 50 000\$. Nous aimerions en avoir davantage dans la catégorie des 75 000\$, afin d'alléger le fardeau de tous; plus nous pouvons construire autour de notre port et employer de gens, plus cela nous permettra peut-être d'attirer des gens qui ont les moyens de se construire des maisons à 60 000, 70 000 ou 80 000\$ et qui viendraient ainsi gonfler les impôts de notre communauté.

I realize you do have a tremendous burden on your hands to balance the effects of your ice-breaking, your user fees for other marine operations. It is a tremendous burden and I wish you well, but it does impact on ports our size and as Corner Brook has brought forward quite strongly, without the ice-breakers it pretty well would decimate our economy completely.

Je comprends que vous ayez du mal à payer les services du brise-glace et à récupérer le coût des autres opérations marines. C'est un fardeau écrasant et je vous souhaite bonne chance, mais l'effet est certain pour des ports de la taille du notre. Comme vous le disait le représentant de Corner Brook, sans brise-glaces notre économie serait réduite pratiquement à néant.

Mr. Gouk: Just with regard to that as a comparison, the farmers on the prairies have always been subsidized, if you would, by a thing called the Crow rate, the western grain transportation subsidy. As of the last budget that's gone and now they're going into user pay; if you're using the transportation system, you pay the cost of it. I agree with that concept.

M. Gouk: Mais prenez donc, à titre de comparaison, le cas des agriculteurs des Prairies qui ont toujours été subventionnés par ce qu'on appelle les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, à savoir la subvention au transport des céréales de l'Ouest. Le dernier budget a supprimé cette subvention et les agriculteurs, s'ils font appel au système de transport, vont devoir en payer le coût. C'est un principe qui me paraît juste.

The only place where I disagree is that there are costs that the farmers have now in terms of grain car allocations, labour disruption and so on that come out of their pocket that we can do something about. Had we done that in conjunction with

Le seul point sur lequel je ne sois pas d'accord, c'est que les agriculteurs subissent maintenant des coûts en termes d'attribution de wagons pour le transport des céréales, d'interruptions de travail et autres; toutes sortes de frais qu'ils

[Text]

removal of the grain transportation subsidy I don't think there would have been any pain there at all. I think it's still something we can work towards, and I would hope we look the same way at ice-breaking services in the Atlantic region.

We recognize we have to charge if we're providing a service, but we have to find ways to offset that, and I believe we can.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk.

Those in the east might argue that they have given up MFRA and AFRA while the west gave up the WGTA.

Mr. Torrville: I have just one other comment. The Canadian Coast Guard ships, when they come into our port, may be there for three or four days at a time. Then they leave and go elsewhere and four or five days later they're back again.

Most of the time they're stationed elsewhere and they're not in our port, which means it's also a tremendous cost to leave St. John's when somebody phones to say they need an ice-breaker in Botwood. They have to steam all the way to Botwood to stay there for three or four days, whereas if they were already stationed in the area that cost wouldn't be there. They could all really use our port maybe as a base of operation because we do get more ice than they do in the port of St. John's, tremendous ice, arctic ice, and a ship can get jammed in there for weeks at a time.

I just throw that out as a comment because we've been throwing it around in our community. We really haven't addressed it well here, but we have mentioned it. I would just like to hear somebody make a comment on it.

The Chairman: Thank you, Mr. Torrville. Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard: Thank you, Mr. Chairman.

Your port is similar to the one we have at home. You're 40 miles inland and have a river to contend with too. What is the draft of that river, and do you require dredging?

Mr. Torrville: No, we don't require any dredging. The only dredging that's been required at the moment was right in front of the federal wharf itself because it's been leased to provincial marine handlers and they were bringing in large ships. When the ship was fully loaded and it was low tide, it was resting on the bottom, so they would have to wait for high tide in order to move. But where Abitibi is, there's no problem with dredging; there's plenty of water there.

Mr. Hubbard: Are you familiar with the balance sheet of your port? If it had to stand alone, and leaving ice-breaking aside, would it be able to operate without government assistance?

[Translation]

doivent payer de leur propre poche, et nous devrions y remédier. Si nous avons agi ainsi tout en supprimant la subvention pour le transport des grains je ne crois pas que la disparition de celle-ci eu causé le moindre tort. Nous devrions toujours encore y songer, et j'espère que nous prendrons également des mesures de ce genre pour les services de brise-glaces dans les ports de l'Atlantique.

Nous ne pouvons plus fournir nos services gratuitement, mais nous devons trouver des compensations, et je crois que c'est réalisable.

Le président: Je vous remercie, monsieur Gouk.

Ceux de l'Est pourraient vous rétorquer qu'ils ont bien dû renoncer, eux, à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et à la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, alors que l'Ouest renonçait à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

M. Torrville: Il ne me reste qu'une simple remarque à faire. Les navires de la Garde côtière, quand ils arrivent dans notre port, y passent trois ou quatre jours puis s'en vont ailleurs, et reviennent quatre ou cinq jours plus tard.

La plupart du temps ils ne sont pas dans notre port, mais mouillent ailleurs, ce qui signifie qu'il en coûte cher pour eux de quitter St. John's lorsqu'on leur téléphone pour dire qu'il faut un brise-glace à Botwood. Ils sont donc obligés de faire toute la route jusqu'à Botwood pour y passer trois ou quatre jours, alors qu'ils n'auraient pas ces frais s'ils étaient stationnés dans la région. Ils pourraient peut-être utiliser notre port comme base de départ, parce que nous sommes davantage pris dans les glaces ici qu'à St. John's. Ce sont les glaces de l'Arctique que nous recevons ici en quantité énorme et un navire risque de se trouver pris ici pendant des semaines.

C'est là une simple observation, mais il en est beaucoup question dans notre communauté. Nous avons mentionné ce problème, mais il n'a pas vraiment été élucidé et j'aimerais bien savoir ce qu'on en pense.

Le président: Je vous remercie monsieur Torrville. Monsieur Hubbard.

M. Hubbard: Je vous remercie, monsieur le président.

Votre port est semblable à celui que nous avons chez nous. Vous êtes à 40 milles à l'intérieur des terres, et vous avez également une rivière. Quel est le tirant d'eau de cette rivière? Est-ce que vous avez besoin de dragage?

M. Torrville: Non, nous n'en avons pas besoin. C'est seulement devant le quai fédéral qu'il a fallu draguer, parce que ce quai a été loué à des sociétés d'expédition provinciales qui y amenaient de grands navires: une fois le navire chargé, il reposait sur le fond à marée basse et il fallait donc attendre que la marée monte pour lui permettre de repartir. Mais là où se trouve l'Abitibi, il n'y a pas de problème de dragage; l'eau est suffisamment profonde.

M. Hubbard: Connaissez-vous bien les états financiers de votre port? Sans tenir compte du déglacage, pourrait-il survivre de manière autonome, sans aide gouvernementale?

[Texte]

Mr. Torrville: I doubt that very much.

Mr. Hubbard: You doubt that very much.

Mr. Torrville: Yes.

Mr. Hubbard: You mention the oil ships that come in. Do they pay a fee towards the harbour, towards the...?

Mr. Torrville: They pay through their tax system.

Mr. Hubbard: But there's no fee in terms of tonnage?

Mr. Torrville: Not that I am aware of. I would have to go back to the town manager to get those figures—if they are there. I understand that they pay on the properties they have in the town. They also pay wharfage... on the value of their property. I am not sure if they pay a fee to the town every time their tankers come in.

Mr. Hubbard: Do you have a wharf manager or a port manager?

Mr. Torrville: We have, yes. We have a federal employee, who looks after the ships that come in. He is a federal person.

Mr. Hubbard: I see. Is he responsible for other ports as well as your own?

Mr. Torrville: Just our own, as far as I know.

Mr. McKinnon: I have a couple of little questions. My colleague Mr. Gouk mentioned the western grain situation. I come from the prairies, and this is a major item of discussion in my riding right now, as well as in other parts of the west. There is the perception that this has always been a traditional mode of assistance to the small operator. The reality, however, was that this is going to be disappearing over a long period of time. I guess I'm asking whether you have a view that these modes of assistance were going to be disappearing. In other words, have you had a feeling over the last three or four years that this could be happening?

Mr. Torrville: No, not over the last three or four years. It rose to the surface with us a short time ago, when it was announced that the government was going to do a study, on it now. I remember, maybe five or six years ago, somebody coming and publicly saying that maybe we should start charging for the use of services, but then it died and left everybody's mind until quite recently. Then we became concerned. That's why I'm here.

Mr. McKinnon: We have one inland port in Manitoba, namely Churchill on Hudson Bay. I know my colleagues here have looked at that port in comparison to other ports in Canada, and the numbers are not good in terms of its operations over the last 10 or 15 years. But as a community in landlocked Manitoba—landlocked except for this port—we feel that we would be losing quite a resource if that port or its operation were to disappear.

Now, there are other ways of keeping it going. It is of course locked into rail service. You are locked into other modes as well.

Mr. Torrville: Yes.

[Traduction]

M. Torrville: J'en doute fort.

M. Hubbard: Vous en doutez.

M. Torrville: Oui.

M. Hubbard: Vous avez parlé des pétroliers qui venaient dans le port. Paient-ils des droits portuaires, des droits...?

M. Torrville: Ils paient des impôts.

M. Hubbard: Il n'y a donc pas de droits en fonction du tonnage?

M. Torrville: Pas que je sache. Il faudrait que je pose la question à l'administrateur municipal, s'il dispose de ces chiffres. Je pense qu'ils paient des impôts fonciers pour les propriétés qu'ils ont en ville. Ils paient également des droits de quai... sur la valeur de leur propriété. Je ne sais pas vraiment s'ils paient un droit à la ville, chaque fois que leurs pétroliers entrent au port.

M. Hubbard: Avez-vous un directeur de port?

M. Torrville: Oui, nous en avons un. Il s'agit d'un employé fédéral qui s'occupe des navires qui entrent au port. C'est un employé fédéral.

M. Hubbard: Je vois. Est-il responsable d'autres ports, en plus du vôtre?

M. Torrville: Seulement du nôtre, que je sache.

M. McKinnon: J'ai quelques petites questions. Mon collègue, M. Gouk, a parlé de la situation du grain dans l'ouest. Je viens de la région des Prairies et c'est un sujet dont tout le monde parle dans mon comté actuellement, comme ailleurs dans l'Ouest. On a l'impression qu'il s'agit d'une forme d'aide traditionnelle pour les petits exploitants. En réalité, toutefois, cette aide va disparaître graduellement. Je voudrais savoir si vous aviez soupçonné que ces formes d'aide allaient disparaître. Autrement dit, au cours des trois ou quatre dernières années, pensiez-vous que cela pourrait se produire?

M. Torrville: Non, pas pendant les trois ou quatre dernières années. Ce n'est que récemment que nous l'avons appris, lorsque le gouvernement a annoncé qu'il entreprenait une étude à ce sujet. Je me souviens qu'il y a cinq ou six ans, quelqu'un a dit publiquement qu'il faudrait songer à exiger des frais pour nos services. Mais la question a été oubliée, jusqu'à tout récemment. Alors, nous avons commencé à nous inquiéter et c'est la raison de ma présence ici.

M. McKinnon: Nous avons un port intérieur au Manitoba, le port de Churchill, sur la Baie d'Hudson. Je sais que mes collègues ont examiné la situation de ce port, en comparaison des autres ports du pays. D'après les chiffres, cette situation n'est pas très enviable, si l'on considère l'exploitation du port au cours des 10 ou 15 dernières années. Mais comme ma collectivité se trouve dans une province qui n'a pas d'autre accès à la mer que ce port, nous pensons que nous perdrons une ressource très importante si ce port disparaissait ou s'il était fermé.

Il y aurait bien sûr d'autres façons de le garder en activité. Il faudrait pour cela lui associer un service ferroviaire. Vous êtes également associé à d'autres modes de transport.

M. Torrville: Oui.

[Text]

Mr. McKinnon: I bring to your attention that we are struggling in that area as well.

One of the issues of concern is also ice-breaking. We are keeping that port open for only about three months. We feel that ice-breaking could extend that service. One of the reasons I came here today was to hear about the ice-breaking concerns here on the east coast.

That's more of a comment than a question, but I sense that we are going to have to learn how to do ice-breaking, the transporting of grain, and the handling of other commodities on both coasts a little better than we have been. Certainly in the movement of grain we have a lot to learn, even though we have been raising this stuff as long as the west has been settled.

I am therefore encouraging you from a western perspective to work together in terms of sharpening the pencils, making the systems we have work better, and maybe tailoring a better system for the future of both regions of our country.

• 1620

The Chairman: Thank you, Glen.

Mr. Torrville, thank you very much for coming before our committee. We appreciate the time you've taken to do so. The citizens who put their trust in you can certainly be assured that their representative is doing his job. Thank you very much, sir.

Mr. Torrville: Thank you, sir.

The Chairman: Finally, colleagues, our last witness is a representative from Bay Bulls Harbour Authority. We're joined by Joseph O'Brien, who is the harbour authority president.

Mr. O'Brien, welcome to the committee. We understand you do not have anything written for us, so if you could give us your presentation in 15 minutes or less so we can ask you some questions, we'd appreciate it.

Mr. Joseph O'Brien (President, Bay Bulls Harbour Authority): Would you like me to time it or do you time it?

The Chairman: I do that every time, sir.

Mr. O'Brien: All right.

Ladies and gentlemen, I wear a couple of hats right here today. I'm part of a growing industry in Newfoundland, tourism. I am a boat tour operator so I wear a hat as a boat owner in this user pay fee system. I'm also a member of the Canadian Coast Guard Marine Auxiliary and I'm under a user-pay fee program with them where they pay me to assist the people of Canada in getting a better tax break.

Dealing with the ice issue is not a problem with my concerns, so I'll leave that to what you've heard all day; you've heard quite a bit about it.

On harbours and infrastructures, as you see, we are an island and we have a hell of a lot of harbours and infrastructures. You have an awfully big mandate to deal with it. I find that dealing with harbours and infrastructures, the building user pay fee used to be a harbour manager system. Then they said it's a harbour authority where the government took the responsibility away from themselves and put the responsibility on certain committees to set up a user pay fee.

[Translation]

M. McKinnon: Je vous signale que dans ces autres secteurs également, nous éprouvons bien des difficultés.

Il y a en outre le problème du déglacage. Notre port n'est ouvert que pendant trois mois. Nous pensons que le déglacage nous permettrait de prolonger ces activités. Je suis ici aujourd'hui entre autres pour parler des problèmes de déglacage sur la côte est.

Ce n'est pas vraiment une question, je formule plutôt un commentaire, mais il me semble que nous devons apprendre à mieux nous occuper du déglacage, du transport du grain et d'autres marchandises, sur toutes nos côtes. Du côté du transport du grain, nous avons certainement encore beaucoup à apprendre, même si nous produisons des céréales depuis la colonisation de l'Ouest.

En tant que représentant de l'Ouest, je vous encourage donc à collaborer pour trouver des solutions efficaces, pour que nos réseaux fonctionnent mieux et qu'ils soient plus adaptés à l'avenir, dans toutes les régions de notre pays.

Le président: Merci, Glen.

Monsieur Torrville, merci beaucoup d'être venu comparaître devant le comité. Merci de nous avoir donné de votre temps. Les citoyens qui vous ont fait confiance peuvent croire que leur représentant fait son travail. Merci beaucoup, monsieur.

M. Torrville: Merci beaucoup, monsieur.

Le président: Enfin, chers collègues, notre dernier témoin, un représentant de l'Administration portuaire de Bay Bulls: voici Joseph O'Brien, le président de l'administration portuaire.

Bienvenue au comité, monsieur O'Brien. Si j'ai bien compris, vous n'avez pas de texte à nous remettre. Nous apprécierions que vous nous fassiez un exposé de 15 minutes ou moins, afin que nous ayons le temps de vous poser des questions.

M. Joseph O'Brien (président, Administration portuaire de Bay Bulls): Voulez-vous que je me chronomètre ou est-ce que vous allez le faire?

Le président: Je le fais toujours, monsieur.

M. O'Brien: Très bien.

Mesdames et messieurs, je suis ici à plus d'un titre. Je fais partie d'une industrie en pleine croissance à Terre-Neuve: le tourisme. Je suis propriétaire d'un bateau d'excursion; je suis donc propriétaire de bateau qui paie des droits pour les services obtenus. Je suis également membre du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime, qui me paie pour mes services, puisqu'il me paie pour aider le Canadiens à en avoir plus pour leurs impôts.

La question du déglacage n'est pas un problème particulier pour moi et je n'en parlerai pas. Vous en avez suffisamment entendu à ce sujet aujourd'hui.

Au sujet des ports et des infrastructures, comme vous le voyez, nous sommes des insulaires et nous avons de très nombreux ports et infrastructures. Cette question est d'une importance capitale ici. Au sujet des ports et des infrastructures, les droits d'utilisation des installations étaient autrefois le système de gestion des ports. Ensuite, il y a eu l'administration portuaire. Le gouvernement s'est départi de sa responsabilité en la confiant à des comités qui fixaient des droits d'utilisation. Ce

[Texte]

That system was put in place four or five years ago and with one exception, I don't see on the Avalon Peninsula, all around Mrs. Payne's district, where that facility is working.

You have quite a number of harbours. I want to ask the chairman what he intends to do. In the fishing industry, you have your big Spanish trawler and the comment was made to me today how good-looking and smart and sharp a boat she is. Well, there are all kinds of boats all over Newfoundland that are going to need harbours. What's your intention in dealing with these harbours? Is it that a politically motivated harbour is going to get to be kept?

You look at your St. John's Port Corporation right here and in the harbour there's a boat basin, a small boat basin. Well, that looks to me like it's plugged solid with boats right now and there are other areas that could have more advantage and better environment for people to use the facilities outside of St. John's rather than wasting of fuel and transporting back and forth. Are you going to look at political sides of setting up harbours or would you rather look at the economic side of working with harbours, Mr. Chair?

The Chairman: This is very unusual, Mr. O'Brien, in that you are the witness here and we ask questions of you.

Mr. O'Brien: Go ahead.

The Chairman: Is that the end of your presentation?

Mr. O'Brien: No, that was just a question.

The Chairman: What I'm going to ask you to do, sir, is to complete your presentation and at the end of your presentation I'll respond to your question and then we can get on to asking you questions.

Maybe you could tell us a little bit about Bay Bulls and how many millions of tonnes of cargo it brings in and out, etc. Are you aware of the objectives of the committee or what the minister's request was?

Mr. O'Brien: I am very much aware of what your committee is. Being here today I got a real good clear understanding of what it is.

The Chairman: So could you touch on those references for us? Then we can answer your questions.

Mr. O'Brien: Bay Bulls is a small little coastal town that's been on the go for almost 300 years. It's been fought over quite a lot. During the Second World War, like all your historical ports, it was a Canadian navy base service centre, one of the finest. It had a slipway. Throughout the history it's now possibly one of the only last fishing communities that's processing fish coming from the Bering Sea from a Russian company.

My points are that I want to know what this committee is wanting to do. Five years ago, harbours and infrastructures were set up—these harbour authorities—and it used to be harbour masters. Are you just going to come up with another name and fight for certain little things in that regard or are you going to listen to what the people want? Your boat basin here in St. John's costs you \$8 million, and I, being a boat operator only 20 miles away, tried to get into that boat basin and can't use it, even though you have all kinds of other facilities.

[Traduction]

système a été mis sur pied il y a quatre ou cinq ans et à une exception près, je ne vois pas dans toute la presqu'île Avalon, tout autour de la circonscription de M^{me} Payne, un endroit où cela fonctionne.

Il y a de nombreux petits ports. J'aimerais demander au président ce qu'il a l'intention de faire. Dans le secteur des pêches, il y a ce grand chalutier espagnol dont on m'a dit aujourd'hui qu'il était très élégant. Eh bien à Terre-Neuve, il y a toutes sortes de bateaux qui auront besoin d'un port. Qu'avez-vous l'intention de faire au sujet de ces ports? Conserverez-vous seulement les ports qui ont des raisons politiques d'exister?

Considérons la Société du Port de St. John's. Actuellement, dans le port, il y a un bassin d'amarrage, pour les petits bateaux. On est bien forcés de constater que toutes les places sont prises. À l'extérieur de St. John's, d'autres régions ont des installations plus avantageuses, un meilleur environnement, dont l'utilisation permettrait d'éviter de gaspiller du carburant et du temps en allers et retours. Monsieur le président, allez-vous tenir compte uniquement de l'aspect politique de la création des ports? Prendrez-vous en compte les raisons économiques de collaborer avec les ports?

Le président: Il est assez inhabituel que les témoins posent des questions, monsieur O'Brien; normalement, c'est nous qui le faisons.

M. O'Brien: Allez-y.

Le président: Avez-vous terminé votre exposé?

M. O'Brien: Non, ce n'était qu'une question.

Le président: Monsieur, je vais vous demander de terminer votre exposé. Ensuite, je répondrai à votre question, puis nous vous en poserons.

Vous pourriez peut-être nous parler un peu du port de Bay Bulls, du nombre de millions de tonnes qui y sont chargées ou déchargées. Connaissiez-vous les objectifs du comité, ou ce que nous a demandé le ministre?

M. O'Brien: Je sais très bien ce qu'est votre comité. En étant ici, aujourd'hui, j'ai très bien compris de quoi il retourne.

Le président: Pourriez-vous donc revenir au contexte de notre mandat? Nous répondrons ensuite à vos questions.

M. O'Brien: Bay Bulls est une petite ville côtière qui existe depuis près de 300 ans. On y a vu de nombreuses batailles. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, comme tous les ports historiques, notre communauté est devenue un centre de services pour la marine, et l'un des meilleurs. Et il y avait une cale de lancement. Depuis très longtemps, et encore aujourd'hui, nous sommes peut-être la dernière communauté de pêche qui transforme du poisson pêché par une société russe dans la mer de Béring.

En gros, ce que je veux, c'est savoir ce que votre comité compte faire. Il y a cinq ans, on a mis sur pied des administrations portuaires, pour les ports et les infrastructures. On avait autrefois des maîtres de port. Allez-vous simplement donner un nouveau titre et vous disputer pour des vétilles ou voulez-vous vraiment écouter ce que veulent les gens? Le bassin d'amarrage de St. John's coûte 8 millions de dollars. Moi, qui exploite un navire à seulement 20 milles d'ici, j'ai essayé d'entrer dans ce bassin d'amarrage mais je n'ai pu l'utiliser, même s'il y a toutes sortes d'autres installations.

[Text]

Go ahead with your questions.

The Chairman: You've finished your presentation?

Mr. O'Brien: Sure, it was short.

The Chairman: You have?

Mr. O'Brien: Yes.

[Translation]

Allez-y, posez vos questions.

Le président: Vous avez terminé votre exposé?

M. O'Brien: Oui, c'était très court.

Le président: C'est fini?

M. O'Brien: Oui.

• 1625

The Chairman: Mr. O'Brien, thank you very much for your short and precise presentation.

You had two questions. One touched on the big, fancy boat from Spain currently sitting in St. John's Harbour. Well, I think I speak for my colleagues here as well as for the cab driver who brought us from the airport to the hotel, who said Minister Brian Tobin has done the right thing and that's why that boat is sitting in St. John's Harbour.

Beyond that, you asked about what this committee plans to do, and when I asked if you had read the minister's letter of reference to this committee, you said you had. In it I think you will find the answers to your questions. I can quote it back to you. The minister says:

Canada needs to provide a marine transportation system that allows for the efficient and competitive movement of goods in a global market. Canadian ports, which provide a gateway for our international trade, require specific and early attention. It's essential to review our current management structure and to review our national policy in order to ensure that Canada continues to provide competitive and efficient port services as part of an integrated transportation system.

Of course the letter goes on, but in a nutshell for you, Mr. O'Brien, it's the hope and desire of this committee in its meetings across this country, whether they're in Vancouver, Thunder Bay or here in Newfoundland, to hear from the stakeholders—from representatives of harbours and port authorities, etc. We'd like to see where we can make suggestions to the minister as to improvement of efficiency in light of global competitiveness and safety to ensure we still have, for example, a Great Lakes and St. Lawrence Seaway system in central Canada or a competitive port or harbour in Newfoundland or in Vancouver.

We can't provide you with all the answers yet because we still want to hear from all the stakeholders, and that is a process that yet has three weeks to run. We are going to be in town hearing more.

I hope I answered your question. Now we'd like to start asking you some.

Mr. Guimond, please.

Mr. Guimond: I have no questions for you, Mr. Chairman, nor for Mr. O'Brien, thank you.

The Chairman: Mr. Gouk.

Le président: Monsieur O'Brien, merci beaucoup pour cet exposé très court et précis.

Vous aviez deux questions. La première portait sur le gros et élégant navire espagnol actuellement amarré dans le port de St. John's. Je pense bien exprimer l'opinion de mes collègues, de même que celle du chauffeur de taxi qui nous a mené de l'aéroport à l'hôtel, en disant que le ministre Brian Tobin a bien fait. Voilà pourquoi ce navire est dans le port de St. John's.

Ensuite, vous avez demandé ce que notre comité a l'intention de faire. Lorsque je vous ai demandé si vous aviez lu la lettre de renvoi du ministre au comité, vous avez dit que oui. Je pense que vous y trouveriez réponse à vos questions. Je peux vous la citer. Le ministre y dit:

Le Canada se doit d'offrir un réseau de transport maritime permettant un mouvement efficace et compétitif des biens sur le marché mondial. Il faut accorder sans tarder une attention spéciale aux ports canadiens qui nous sont autant de voies de commerce internationales. Il est essentiel de revoir notre structure de gestion actuelle et notre politique nationale, pour que le Canada puisse continuer d'offrir des services portuaires concurrentiels et efficaces dans le cadre d'un réseau de transport intégré.

La lettre dit bien d'autres choses, mais en résumé, pour ce qui vous intéresse, monsieur O'Brien, le comité espère et souhaite, dans le cadre de ses réunions partout au Canada, que ce soit à Vancouver, Thunder Bay ou, ici, à Terre-Neuve, recevoir le témoignage des intéressés, par exemple les représentants des ports et des administrations portuaires. Nous voudrions voir quelles suggestions nous pourrions faire au ministre pour améliorer l'efficacité du réseau, étant donné la concurrence mondiale, en respectant la sécurité, afin que nous continuions d'avoir, par exemple, un réseau de la voie maritime du St. Laurent et des Grands Lacs, ou des ports concurrentiels à Terre-Neuve et à Vancouver.

Nous ne pouvons pas encore vous fournir toutes les réponses parce que nous n'avons pas encore entendu tous les intéressés; ce processus durera encore trois semaines. Nous entendrons encore d'autres témoins, ici.

J'espère avoir répondu à vos questions. C'est maintenant notre tour d'en poser.

Monsieur Guimond, s'il-vous-plaît.

M. Guimond: Je n'ai pas de questions pour vous, monsieur le président, ni pour M. O'Brien. Merci.

Le président: Monsieur Gouk.

[Texte]

Mr. Gouk: There's just a comment I would make. I've always opposed the concept of what are known as government task forces. No matter which government it is, a task force is made up solely of members of the government. It may be very viable or it may be something that goes out to justify a predetermined plan of action.

This is not a task force. This is an all-party committee. I am not a member of the government. I'm a member of the Reform Party. My colleague is a member of the Bloc Québécois. If I thought there was a predetermined agenda, I wouldn't be here. I have many better things to do.

I am here to find out what the people who use the ports and who run the ports want to do to try to find a better system. Likewise, when the report comes out, if the report does not reflect what we have been hearing, I assure you I will be sending in a minority or a dissenting report.

We are here to find out what the users want. We're here to try to find out how to make the system work better from the user's perspective.

We have certain objectives. We have a lot of costs that we can't afford to continue. We're trying to find ways to remove those costs, but in a way that is acceptable to the user. That's our purpose. We are listening, and what we hear we'll take back and try to make a cohesive report and recommendation out of.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk. Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: Mr. O'Brien, you stated this is another committee investigating something that's been investigated and asked if it's going to be a committee that comes and tells us what we want to hear or what we want or what this committee wants.

At this stage, as far as some of us on the committee are concerned, it's no longer that issue; it's what this country can continue to afford. That's really it in a nutshell: what can we afford? What services can we provide and still maintain a global transportation-competitive position for the industries that will be involved in exporting the products and material we make and the agriculture products we grow in Canada?

• 1630

I don't think there are any sacred cows any more, whether you're in the Port of Victoria or in Newfoundland. It's going to be what this country can afford in maritime policy in the future.

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi.

Mr. Hubbard, do you have a question?

Mr. Hubbard: I have a couple of points. The representative from the Bay Bulls Harbour Authority mentioned the Russian ships come and they have a fish processing plant there. What other activity do you have in that port besides what you mentioned—the tourist. . . ?

Mr. O'Brien: The tourism operation still is in Bay Bulls. We have a deep sea scallop fishery and a turbot fishery going on there. Because of the location in Bay Bulls, we have fishing boats from every sector of the island coming in there on a regular basis throughout their fishing season. It's an economic location. It's a very utilized harbour, and it's been that way since its inception.

[Traduction]

M. Gouk: J'aimerais formuler un commentaire. J'ai toujours été contre le concept des groupes de travail gouvernementaux. Peu importe le gouvernement en poste, le groupe de travail est composé uniquement de représentants du gouvernement. Il peut-être tout à fait viable ou n'exister que pour justifier un plan d'action prédéterminé.

Notre comité n'est pas un groupe de travail de ce genre. C'est un comité où sont représentés tous les partis. Je ne suis pas un député du gouvernement mais du Parti réformiste. Mon collègue est membre du Bloc québécois. Si je soupçonnais l'existence d'un programme prédéterminé, je ne serais pas ici. J'ai bien mieux à faire.

Je suis ici pour apprendre ce que les usagers et les dirigeants des ports veulent faire pour améliorer le réseau. De même, lorsque le rapport sera produit, s'il ne correspond pas à ce que j'ai entendu pendant nos audiences, je vous garantis que je préparerai un rapport minoritaire ou dissident.

Nous sommes ici pour savoir ce que veulent les usagers. Nous voulons savoir comment améliorer le système pour les usagers.

Nous avons certains objectifs. Nous ne pouvons plus nous permettre d'assumer tous les coûts actuels. Nous essayons de réduire ces coûts, d'une manière qui soit acceptable pour l'utilisateur. C'est notre objectif. Nous sommes là pour vous écouter et nous prenons note de ce que nous entendons. Nous essaierons de préparer un rapport cohérent avec des recommandations.

Le président: Merci, monsieur Gouk. Monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Monsieur O'Brien, vous avez déclaré que voilà un autre comité qui étudie une question déjà étudiée. Vous nous avez demandé si ce comité allait vous dire ce que vous voulez entendre ou ce qu'il veut entendre ou ce qu'il veut.

Actuellement, pour certains d'entre nous au comité, là n'est pas la question; plus maintenant. Il faut nous demander ce que notre pays a les moyens d'avoir. En résumé, c'est la question: que pouvons-nous nous payer? Quels services pouvons-nous offrir tout en assurant à nos industries qu'elles seront concurrentielles, du point de vue du transport, lorsqu'il s'agira d'exporter les produits et les matériaux que nous fabriquons, ainsi que les produits agricoles du Canada?

Que vous soyez dans le port de Victoria ou à Terre-Neuve, je pense qu'il n'y a plus de vaches sacrées. À l'avenir, nos politiques maritimes devront tenir compte de nos moyens de payer.

Le président: Merci, monsieur Comuzzi.

Monsieur Hubbard, avez-vous une question?

M. Hubbard: J'ai deux ou trois choses à dire. Le représentant de l'Administration portuaire de Bay Bulls a parlé de navires russes et de leurs usines de transformation de poisson qui sont ici. Quelles sont les autres activités de votre port, à part celles que vous avez mentionnées, notamment le tourisme. . . ?

M. O'Brien: Les services touristiques sont encore à Bay Bulls. Nous avons également la pêche au pétoncle géant et au turbot. À cause de l'emplacement de Bay Bulls, des bateaux de pêche de tous les secteurs de l'île viennent régulièrement chez nous pendant la saison de pêche. C'est un emplacement économique. Notre port est très utilisé, depuis sa création.

[Text]

Mr. Hubbard: As a user of that harbour—you are a user—do you pay a fee for using it?

Mr. O'Brien: Yes. I pay a flat fee per boat per year or per operating season. In the summertime, when I compete with small fishing boats to get in alongside the government wharf, I pay a certain fee. It's a little upwards because they class me as commercial. Then in the wintertime, when all these little boats are gone, I pay a set fee for use.

I have no problem paying a small fee, but you also have to look for services. That's what I'm looking for—services.

The dock was in disrepair last summer. They appointed me as chair of the harbour authority. I went to a fisheries meeting, and in the middle of the meeting, after making addresses about the dock, I threatened that the wharf was unsafe. They came up with funds for fixing the fendering on the wharf. Why do you have to threaten the people who should be listening and dealing with the issues of looking after a harbour? That's what I found very difficult.

Then when I got funding available—this is so ironic—they gave me labour money to develop the harbour as an authority. Then they turned around and basically had no money to put in the woodwork that was necessary. So they gave money for labour and didn't give money for materials. It was totally silly, I thought, for a foundation like Fisheries and Oceans to look at that, assess that harbour over three or four years—

Mr. Hubbard: I get the impression, though, that you're saying the federal government or some government has to maintain that harbour and provide whatever's needed for it. Would it be plausible for the harbour to maintain itself without any federal or provincial assistance?

Mr. O'Brien: This is something that should be looked at.

Mr. Hubbard: What would your recommendation be now?

Mr. O'Brien: I recommend the town council should be given the dock. Let them have a user-pay fee and maintain the facility, and cut the government out of it altogether.

They're building wharfs just for political reasons all over the island. You have Prosser Rock, on which a fortune was spent, and it's not an adequate facility. It wasn't used for the intention it was built. That's what I bring to you.

Mr. Hubbard: As to the other impression I'm getting, you mentioned your tour ships. You say that in terms of the Port of St. John's, there's no facility for a ship like yours to come and visit. Is that what you said?

Mr. O'Brien: No, you misunderstood. I'm sorry.

Mr. Hubbard: What was your point on that?

Mr. O'Brien: They put in Prosser Rock, with all the empty dock facilities they had in St. John's when they were talking about the decline of all the dock facilities, and they couldn't arrange to get fishing boats tied up in St. John's without spending a pile of money to build a boat base. So it was political or some sort of deal. I found it very difficult to understand when there were lots of other accessible harbours close by that could serve us with very little government expense.

[Translation]

M. Hubbard: Vous êtes un usager de ce port; payez-vous des frais d'utilisation?

M. O'Brien: Oui. Je paie des droits fixes par bateau, par année ou par saison. En été, lorsque je suis en concurrence avec de petits bateaux de pêche pour l'obtention d'une place dans le port du gouvernement, je paie des droits. C'est un peu cher parce que je suis dans la catégorie des bateaux commerciaux. En hiver, quand tous ces petits bateaux sont partis, je paie des frais d'utilisation fixes.

Je veux bien payer des frais modestes, mais il faut aussi avoir des services. C'est ce que je veux: des services.

L'été dernier, le quai était en mauvais état. On m'a nommé président de l'administration portuaire. Je suis allé à une rencontre de pêcheurs et, au milieu de la réunion, après avoir parlé du quai, j'ai dit que cela devenait dangereux. On a alors trouvé des fonds pour la réparation du quai. Pourquoi faut-il servir des avertissements aux personnes qui sont censées nous écouter et qui sont censées s'occuper de l'entretien d'un port? J'ai trouvé cela très pénible.

Lorsque j'ai reçu l'argent, ironiquement, c'était pour la main-d'oeuvre nécessaire pour mettre sur pied l'administration portuaire. Mais ensuite, il n'y avait pas d'argent pour les matériaux nécessaires. On m'a donc donné de l'argent pour la main-d'oeuvre, mais pas pour les matériaux. C'était tout à fait ridicule, à mon avis, pour un organisme comme Pêches et Océans, qui avait examiné la question et évalué le port pendant trois ou quatre ans. . .

M. Hubbard: J'ai l'impression que vous estimez que le gouvernement fédéral, ou un autre gouvernement, a la responsabilité de l'entretien du port et doit fournir l'argent nécessaire à cela. Serait-il possible que le port devienne autonome, sans aide fédérale ou provinciale?

M. O'Brien: Il faudrait examiner la question.

M. Hubbard: Qu'est-ce que vous recommandez maintenant?

M. O'Brien: Je recommande qu'on confie le quai au conseil municipal. Le conseil pourra imposer des frais d'utilisation et entretenir les installations et on n'aura plus besoin du gouvernement.

Partout sur l'île, on construit des ports, uniquement pour des raisons politiques. Prenez l'exemple de Prosser Rock, qui a englouti une fortune et qui n'est tout de même pas convenable. Il était destiné à des fins pour lesquelles il n'est pas utilisé. Voilà ce que je voulais vous dire.

M. Hubbard: Il y a autre chose. Vous avez parlé de vos bateaux d'excursion. Vous dites qu'au port de St. John's, il n'y a pas de possibilité d'escale pour un bateau comme le vôtre. Est-ce que j'ai bien compris?

M. O'Brien: Non, vous m'avez mal compris; je suis désolé.

M. Hubbard: Que vouliez-vous dire?

M. O'Brien: Ils ont construit le port de Prosser Rock, malgré toutes les installations inutilisées de St. John's, alors même qu'on parle du déclin de l'utilisation des docks. Pourtant, on ne pouvait pas amarrer des bateaux de pêche à St. John's, sans dépenser des tonnes d'argent pour la construction d'un bassin d'amarrage. C'était sans doute une question politique. Je n'arrivais pas à comprendre cette situation, alors qu'il y avait des tas de ports facilement accessibles, tout près, qui pouvaient nous servir, à peu de frais pour le gouvernement.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Hubbard.

Mr. O'Brien, thank you very much for your submission to the committee.

Mr. O'Brien: You're welcome.

The Chairman: Colleagues, our visit to Newfoundland and the city of St. John's has been important to our work. I think I can speak for all of us when I say our hearings here have given us a greater insight, not just into the geography of Newfoundland, but of course into its transportation needs and sensitivities. There are many options to consider, and the impacts they might have on the ports and harbours of Newfoundland have been heard.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Hubbard.

Monsieur O'Brien, nous vous remercions pour votre exposé.

M. O'Brien: Je vous en prie.

Le président: Chers collègues, cette visite à Terre-Neuve et dans la ville de St. John's est importante pour notre travail. Je pense que je peux dire au nom du comité que nos séances ici nous ont permis de mieux comprendre la situation, non seulement quant à la géographie de la province, mais également au sujet des besoins de transport et des préoccupations locales. Nous devons envisager de nombreuses solutions et on nous a parlé de leurs incidences sur les ports et havres de Terre-Neuve.

• 1635

Our thanks to those who took the time and the opportunity to make a submission and answer our questions. We also thank the representatives of the St. John's Port Corporation for their generous and kind hospitality.

Colleagues, we reconvene tomorrow morning in Charlottetown.

Thank you.

Nous remercions ceux qui nous ont donné de leur temps en venant présenter un exposé et répondre à nos questions. Nous remercions également les représentants de la Société du port de St. John's pour leur chaleureux accueil.

Chers collègues, nous reprendrons nos travaux demain matin, à Charlottetown.

Merci.

From Abitibi Price Inc.:

Roger Pike, Regional Manager, Public Relations;
Dan MacKenzie, Logistics Manager,
Captain David Brown, Shipping.

From the City of Corner Brook:

Raymond Pollett, Mayor.

As an individual:

Nick Careen, M.H.A.

From the Town of Botwood:

Melvin Torrville, Deputy Mayor.

From Bay Bulls Harbour Authority:

Joseph O'Brien, President.

De Abitibi Price Inc.:

Roger Pike, directeur régional, Relations publiques;
Dan MacKenzie, chef de la logistique;
Capitaine David Brown, Transport maritime.

De la Ville de Corner Brook:

Raymond Pollett, maire.

À titre personnel:

Nick Careen, M.H.A.

De la ville de Botwood:

Melvin Torrville, adjoint au maire.

De l'Administration du port de Bay Bulls:

Joseph O'Brien, président.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail**Poste-lettre****8801320****OTTAWA***If undelivered, return COVER ONLY to:**Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9**En cas de non-livraison,**retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9***WITNESSES****TÉMOINS***From St. John's Port Corporation:*

D.J. Fox, Port Manager and Chief Executive Officer,
Tom Doyle, Member of the Board.

From St. John's Board of Trade:

Roger F. Flood, President.

From the Town of Grand Falls-Windsor:

Walwin Blackmore, Mayor.

From Atlantic Region Pilots Committee, Canadian Merchant Service Guild:

Captain Nelson Pittman, Newfoundland Representative.

From Corner Brook Pulp and Paper:

Kevin Sheahan, Production Manager,
Brendan Mitchell, Shipping Superintendent.

From the Marine Institute of Memorial University of Newfoundland:

John Connors, Head, School of Maritime Studies.

From Argentia Management Authority:

Wayne Young, Chief Executive Officer.
Ken Browne, General Manager.

De la Société du port de St. John's:

D.J. Fox, directeur du port et directeur général;
Tom Doyle, membre du conseil.

Du Bureau de commerce de St. John's:

Roger F. Flood, président.

De la Ville de Grand Falls-Windsor:

Walwin Blackmore, Maire.

Du Comité des pilotes de la région de l'Atlantique—Gilde de la marine marchande du Canada:

Capitaine Nelson Pittman, représentant de Terre-Neuve.

De Corner Brook Pulp and Paper:

Kevin Sheahan, gérant de la production;
Brendan Mitchell, surintendant, Transport maritime.

De l'Institut maritime de l'Université Memorial de Terre-Neuve:

John Connors, directeur, Département des études maritimes.

De Argentia Management Authority:

Wayne Young, chef de la direction,
Ken Browne, directeur général.

*(Continued on previous page)**(Suite à la page précédente)*

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

A1
227
82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 31

Tuesday, March 14, 1995
Charlottetown, Prince Edward Island

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 31

Le mardi 14 mars 1995
Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard)

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the national marine sector

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude du secteur maritime au Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 14, 1995
(40)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:03 o'clock a.m. (Prince Edward Island time) this day, in the Island Room of the Prince Edward Hotel, in Charlottetown, Prince Edward Island, the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes and Anna Terrana.

Other Members present: Joe McGuire and Glen McKinnon.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the City of Charlottetown: George MacDonald, Deputy Mayor. *From the Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce:* Wayne Hambly, President; Ken MacKenzie, Member. *From Island Coastal Services Ltd.:* Blair MacLauchlin, Secretary-Treasurer, General Manager. *From the Department of Transportation and Public Works, Province of Prince Edward Island:* The Honourable Keith Milligan, Minister. *From the Prince Edward Island Potato Board:* Gerry Fougere, Transportation Director; Earl Smith, Past-President, P.E.I. Potato Exporters; Ivan Noonan, General Manager. *From the P.E.I. Road Builders and Heavy Construction Association:* Roger Perry, Manager; David Morrison, Mariner Towing. *From the Greater Summerside Chamber of Commerce:* Bryon Murray, President. *From Mariner Towing:* David Morrison, General Manager. *From Three Rivers Industrial Commission:* John M. Beck, General Manager. *From Fenton Maritime:* Peter Fenton, President. *From the Steering Committee for Economic Development, Eastern Prince Edward Island:* Stan MacPherson, Partner, DeLoitte & Touche; Everett Roche, Partner, MacIssac Younger Roche.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of the national marine sector. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 11:36 o'clock a.m., the meeting was suspended.

At 1:30 o'clock p.m., the meeting resumed.

The witnesses made statements and answered questions.

At 2:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 14 MARS 1995
(40)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 03, (l'heure de l'Île-du-Prince-Édouard) dans la salle Island Room de l'hôtel Prince Edward (Île-du-Prince-Édouard), sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes et Anna Terrana.

Autres députés présents: Joe McGuire et Glen McKinnon.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Ville de Charlottetown: George MacDonald, adjoint au maire. *De la Chambre de commerce de la région du Grand Charlottetown:* Wayne Hambly, président; Ken MacKenzie, membre. *De Island Coastal Services Ltd.:* Blair MacLauchlin, secrétaire-trésorier, gérant. *Du ministère des Transports et des Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard:* L'honorable Keith Milligan, ministre. *De P.E.I. Potato Board:* Gerry Fougere, directeur, Transports; Earl Smith, ancien président de P.E.I. Potato Exporters; Ivan Noonan, gérant. *De P.E.I. Road Builders and Heavy Construction Association:* Roger Perry, gérant; David Morrison, Mariner Towing. *De la Chambre de commerce du Grand Summerside:* Bryon Murray, président. *De Mariner Towing:* David Morrison, gérant. *De Three Rivers Industrial Commission:* John M. Beck, gérant. *De Fenton Maritime:* Peter Fenton, président. *Du Steering Committee for Economic Development, Eastern Prince Edward Island:* Stan MacPherson, partenaire, Deloitte et Touche; Everett Roche, partenaire, MacIssac Younger Roche.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude des questions relatives au secteur maritime du Canada. (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule n° 21.*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 11 h 36, le Comité suspend ses travaux.

À 13 h 30, le Comité reprend ses travaux.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 14 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, March 14, 1995

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 14 mars 1995

● 0806

The Chairman: Good morning, colleagues. I guess some of our colleagues are still working on Newfoundland time—half an hour behind—but they'll be here presently, I would expect.

We have several witnesses to hear from today. Pursuant to Standing Order 108(2), our committee will continue consideration of the Canadian marine issues here in Charlottetown, Prince Edward Island. As indicated in the study's terms of reference, our analysis will include an examination of the port system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway and the Canadian Coast Guard.

This is the first comprehensive Canadian marine study ever conducted by federal authorities. Consequently our work has both political and historic significance. Our study has five key objectives: one, identifying key competitive challenges; two, defining essential federal roles and services; three, developing options to reduce subsidies and examine various commercialization options; four, obtaining regional views on priorities, issues and solutions; and finally, building a consensus on solutions, future directions and the development of a comprehensive, national marine strategy.

Colleagues, throughout the course of these proceedings, I'm sure our witnesses will provide us with a greater insight into key marine activities in and around Charlottetown and throughout this great province.

I should mention that these proceedings are being recorded. Translation devices, which also help you hear a little better, are available outside. I would like to remind everyone that smoking is not permitted in the committee room.

Without further ado, I first want to welcome to the committee a non-member but a very recognizable face on the great island of P.E.I.: Joe McGuire from the riding of Egmont. Joe, thanks for joining us today.

Our first witnesses are from the City of Charlottetown. We have Deputy Mayor George MacDonald.

Mr. MacDonald, I assume you'll be taking the lead this morning?

Mr. George MacDonald (Deputy Mayor-Elect of Charlottetown): That's correct.

The Chairman: That's great. Welcome to the committee. We look forward to your presentation. Maybe you can begin by introducing those you've brought with you this morning.

Mr. MacDonald: In fact I am the deputy mayor-elect of a new amalgamated city. Doug Morton is the assistant administrator and Richard Brown is the present deputy mayor of the City of Charlottetown.

Le président: Bonjour chers collègues. Je suppose que certains de nos collègues sont restés à l'heure de Terre-Neuve—une demi-heure de moins—mais ne vont pas tarder, je pense.

Nous avons plusieurs témoins à l'ordre du jour. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, notre comité poursuit l'étude des questions maritimes du Canada à Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard. Comme il est précisé dans notre ordre de renvoi, notre analyse doit porter notamment sur l'examen du réseau portuaire, des services de pilotage, de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la Garde côtière canadienne.

Comme il s'agit de la première étude exhaustive des questions maritimes au Canada jamais menée par les autorités fédérales, notre travail a une importance politique et historique. Voici les cinq grands objectifs de notre étude: premièrement, cerner les grands défis en matière de concurrence; deuxièmement, définir les rôles et services essentiels du gouvernement fédéral; troisièmement, élaborer des options quant à la réduction des subventions et examiner les options de commercialisation; quatrièmement, obtenir le point de vue des régions quant aux priorités, aux enjeux et aux solutions et, enfin, dégager un consensus quant aux solutions, aux orientations futures et à l'élaboration d'une stratégie maritime nationale.

Chers collègues, au cours de ces délibérations, je suis sûr que nos témoins nous donneront un bon aperçu des principales activités maritimes à Charlottetown et dans la région, ainsi que dans toute cette belle province.

Je tiens à signaler que nos audiences sont enregistrées. Vous pouvez vous procurer à l'extérieur de la salle des écouteurs qui vous permettront de suivre l'interprétation et d'entendre mieux la discussion. Je rappelle à tous qu'il est interdit de fumer dans la salle.

Sans plus tarder, je souhaite la bienvenue à un député qui, s'il ne siège pas à notre comité, est très connu dans cette belle île qu'est l'Île-du-Prince-Édouard: je veux parler de Joe McGuire, de la circonscription d'Egmont. Merci de vous joindre à nous aujourd'hui, Joe.

Le premier témoin représente la municipalité de Charlottetown. Il s'agit du maire adjoint George MacDonald.

Monsieur MacDonald, je suppose que c'est vous qui allez intervenir en premier ce matin?

M. George MacDonald (maire élu adjoint de Charlottetown): C'est exact.

Le président: C'est très bien. Soyez le bienvenu à notre comité. Nous avons hâte de vous entendre. Vous pourriez peut-être commencer par nous présenter les personnes qui vous accompagnent ce matin.

M. MacDonald: Je suis en fait le maire élu adjoint d'une nouvelle ville fusionnée. Doug Morton est l'administrateur adjoint et Richard Brown est l'actuel maire adjoint de Charlottetown.

[Texte]

The Chairman: Good morning. Please begin.

Mr. MacDonald: Welcome to Charlottetown. It's a historic city, where the Charlottetown Conference officially opened on Thursday, September 1, 1864. They had good stamina back in 1864. I understand at the early morning meetings they had full attendance.

The Chairman: There was probably not a heck of a lot else to do.

Mr. MacDonald: I don't know if that's true or not. I understand some of them just came directly from the meetings of the night before.

The conference eventually led to the formation of a new country, connected from the Atlantic to the Pacific.

The City of Charlottetown would like to thank the committee for this opportunity to present our thoughts regarding the importance of a viable port to our economy. Although the Fathers of Confederation came to this city with a specific purpose in mind, they came with open minds, a willingness to listen and a thorough knowledge that the maritimes were vital to the economy and viability of a new nation. It was that cooperative spirit and knowledge that led to the formation of our nation.

• 0810

We would hope that this series of public hearings by your commission might be the humble beginning of a new and vibrant interest in the importance of our port and the other three ports to the economy of our province and our city.

Prince Edward Island during the 1850s and 1860s enjoyed a high degree of economic self-sufficiency. Our chief industries, farming and fishing, found lucrative markets in Europe, and the reciprocity treaty of 1854 with the United States opened a steady market for island products at excellent prices in the fast-growing cities to the south.

The cities along the eastern seaboard were very accessible to us by water, and the north-south trading arrangement was to our advantage. We must remember that Canada at this time was essentially agricultural and included extensive fisheries. Thus, Canada could not provide a market for our products under the east-west trading arrangements. We were obliged to purchase from central Canada, but could sell little in return.

Nevertheless, in 1873 Prince Edward Island joined Confederation, talked into it by Canada's idea of building a railroad that could get our products to the markets in central Canada. Today the railroad is gone, the tracks are torn up and the stations are empty. I say that only to emphasize the importance of this port to our city and our province. Changes must not be made devoid of history. We were an essential part of this country in its formation. We still are. Transfer payments are no gift but are payments for what we gave up as part of this country in order to make central Canada tick.

[Traduction]

Le président: Bonjour messieurs. Nous vous écoutons.

M. MacDonald: Soyez les bienvenus à Charlottetown. C'est une ville historique où la conférence de Charlottetown s'est officiellement ouverte le jeudi 1^{er} septembre 1864. Les participants étaient en forme en 1864. Je crois savoir que tout le monde était présent aux réunions dès le petit matin.

Le président: Il n'y avait sans doute pas grand-chose d'autre à faire.

M. MacDonald: Je ne sais pas ce qu'il en est. Certaines personnes arrivaient directement des réunions qui s'étaient prolongées pendant toute la nuit.

La conférence a abouti à la création d'un nouveau pays, uni de l'Atlantique au Pacifique.

La municipalité de Charlottetown tient à remercier le comité de lui permettre de présenter ses vues sur l'importance pour l'économie de la région d'un port viable. Même si les Pères de la Confédération sont venus dans cette ville dans un but bien précis, ils sont venus sans parti-pris, prêts à écouter les autres et parfaitement conscients de l'importance cruciale que les Maritimes jouaient pour l'économie et la viabilité d'une nouvelle nation. C'est cet esprit de collaboration et cette attitude éclairée qui ont mené à la formation de notre pays.

Il faut espérer que cette série d'audiences publiques entreprise par votre comité marque le début modeste d'un intérêt nouveau et vif à l'égard de l'importance de notre port et des trois autres pour l'économie de notre province et de notre ville.

Au cours des années 1850 et 1860, l'Île-du-Prince-Édouard a été très autonome du point de vue économique. Nos principaux secteurs d'activité, l'agriculture et la pêche, ont trouvé des débouchés lucratifs en Europe et le traité de réciprocité de 1854, conclu avec les États-Unis, a fourni aux produits de l'Île un marché stable, à des prix excellents dans les villes du Sud en expansion rapide.

Les villes situées le long de la côte est étaient faciles d'accès pour nous par mer et les ententes commerciales le long de l'axe nord-sud nous étaient favorables. Il ne faut pas oublier que, à l'époque, le Canada était un pays essentiellement agricole et axé sur la pêche. Ainsi, le Canada ne pouvait pas fournir de débouchés à nos produits dans le cadre des ententes commerciales est-ouest. Il nous fallait acheter des produits du centre du pays, mais nous ne pouvions pas vendre grand chose en échange.

En 1873, l'Île-du-Prince-Édouard s'est néanmoins jointe à la Confédération, convaincue par l'idée du Canada de construire une voie ferrée qui nous permettrait d'acheminer nos produits jusqu'au marché du centre du pays. Aujourd'hui, le chemin de fer ne fonctionne plus, les voies sont arrachées et les gares vides. Je dis cela simplement pour insister sur l'importance que notre port revêt pour la ville et la province. Il ne faut pas apporter des changements sans tenir compte de l'histoire. Nous avons joué un rôle essentiel dans la création de notre pays. C'est encore le cas aujourd'hui. Les paiements de transfert ne sont pas un cadeau, mais c'est une compensation pour ce à quoi nous avons renoncé pour assurer la prospérité du centre du Canada.

[Text]

This port is vital to our economy. It must be enlarged. It must be upgraded and must not suffer because of financial restraints and budget cuts. The capital cost can easily be justified by a federal government that over the past 128 years has adopted trade barriers, taxes, tariffs and transportation development policies that encourage a strong central Canada at the expense of the Maritimes.

The federal governments over the years—and I say “governments” because I’m not referring to the present government in power—have worked hard to protect the industrial manufacturing base in central Canada but have done little to protect the primary industries of the Maritimes.

In Canada, for example, we have given away our fishing rights to foreign countries and have encouraged cheap food policies at the expense of our farmers. These areas are vital to our economy and to our survival. We have found in the past that central Canada’s attitude towards us and, by extension, the federal governments’ attitude towards us are very paternalistic. This in turn is reflected in the political decisions that are made affecting us as maritimers.

The oceans around us have been, and I hope always will be, as vital to and as much a part of us as the prairies are to the west. Our harbour and our port are vital. With our railroad gone and with little control over energy costs, water transportation and commerce must not suffer from cutbacks. Rather, policies and resources must be put in place that guarantee our ocean access and the opportunity to build upon our primary resources: farming, fishing and tourism.

To this end, an expanded port facility is vital. The City of Charlottetown has always maintained an excellent working relationship with the Harbours and Ports organization. Each year, a reciprocal agreement allows the city access to marine facilities to dispose of snow cleared from the downtown core and, in return, the city clears the snow from the federal property, saving taxpayers’ dollars at both levels of government.

The city and Harbours and Ports, along with the provincial agencies, continue to work together to bring about major projects, such as the Charlottetown arterial access highway, the potential twinning of the Hillsborough bridge and the development of the new Department of National Defence naval reserve complex on the waterfront.

We’d like to see this working relationship maintained, at the very least, at the current levels of support. Hopefully, indeed hopefully, resources devoted to development projects should be enhanced.

The city recognizes that the federal government is experiencing financial difficulties and must explore all options available to it. Although governments and taxpayers continually seem to focus their attention on spending cuts, there may be other options that could be explored as well.

[Translation]

Ce port revêt une importance cruciale pour notre économie. Il faut l’agrandir. Il faut le moderniser et ne pas le pénaliser en raison des compressions financières et budgétaires. L’investissement est facile à justifier par un gouvernement fédéral qui, depuis 128 ans, a adopté des barrières tarifaires, des impôts et taxes, des droits de douane et des politiques de développement des transports qui servent les intérêts d’un Canada central fort et ce, au détriment des Maritimes.

Au fil des ans, les gouvernements fédéraux—et je dis «les gouvernements» car je ne parle pas de l’actuel gouvernement au pouvoir—ont fait de gros efforts pour protéger l’industrie manufacturière du centre du pays, mais n’ont pas fait grand-chose pour préserver les industries primaires des Maritimes.

Au Canada, par exemple, nous avons cédé nos droits de pêche à des pays étrangers et favorisé une politique d’alimentation à bon marché au détriment de nos agriculteurs. Ces secteurs sont essentiels à notre économie et à notre survie. Nous avons constaté par le passé que le Canada central et, par extension, le gouvernement fédéral, adoptent à notre égard une attitude très paternaliste et les décisions politiques concernant la région des Maritimes en témoignent.

Les océans qui nous entourent ont toujours été, et j’espère qu’il en ira toujours ainsi, une partie intégrante d’importance cruciale pour notre pays, au même titre que les Prairies pour l’Ouest. Notre port et notre havre sont d’une importance vitale. Étant donné que le chemin de fer a disparu et que les dépenses énergétiques échappent à notre contrôle, le transport et le commerce par eau ne doivent pas faire les frais des compressions. Au contraire, il convient d’adopter des politiques et d’affecter des ressources qui garantiront notre accès maritime et nous permettront de miser sur notre secteur primaire: l’agriculture, la pêche et le tourisme.

À cette fin, il est essentiel d’agrandir les installations portuaires. La municipalité de Charlottetown a toujours entretenu d’excellentes relations de travail avec la Direction générale des havres et des ports. Chaque année, en vertu d’une entente réciproque, la municipalité a accès aux installations maritimes du port, ce qui lui permet de se débarrasser de la neige déblayée au centre-ville. En contrepartie, la ville déblaie la neige sur les terrains fédéraux, ce qui épargne de l’argent aux contribuables des deux paliers de gouvernement.

• 0815

La ville ainsi que la Direction générale des havres et des ports, de concert avec les organismes provinciaux, participent à la mise en oeuvre de grands projets comme l’autoroute d’accès à Charlottetown, la construction éventuelle d’une double voie sur le pont Hillsborough et la construction le long du port du nouveau complexe de la Réserve navale du ministère de la Défense nationale.

Nous aimerions que cette relation de travail se poursuive à tout le moins au niveau actuel. Il est même à espérer qu’on augmente les ressources consacrées aux projets d’aménagement.

La ville est consciente du fait que le gouvernement fédéral fait face à des difficultés financières et qu’il doit envisager toutes les mesures lui permettant de réaliser des économies. Bien que les gouvernements et les contribuables semblent privilégier les réductions de dépenses, peut-être conviendrait-il également d’envisager d’autres options.

[Texte]

The committee may wish to consider the possibility of a more commercial mandate, where a proper mix of user fees and service levels could be negotiated by all parties concerned, with the ultimate aim of providing the best level of service possible to the public. The City of Charlottetown would be most willing to participate in any such negotiations at the operational level.

As was stated earlier in this presentation, the maintenance of a port facility in the city of Charlottetown is essential for the economic well-being of the region. Tanker traffic allows the importation of gasoline and fuel oil to feed the economic engine of the city and, indeed, the province. A rapidly expanding cruise ship industry is starting to develop, bringing new sources of revenue to the province. The agricultural sector is beginning to see a renewal as well.

Being able to offer a good port facility will become more and more important. For example, the price of potatoes, one of our primary products, has been excellent this year, and one of the reasons for this has been our ability to ship by water to markets in Europe.

Being able to offer a good port facility will become more and more important, especially if forms of freight subsidies are removed from our transportation sectors.

At the very minimum, the City of Charlottetown would like to see the current status quo maintained. During times of federal restraint, it is perhaps understandable that no new initiatives can be undertaken. However, if the status quo can be preserved, future economic upturns will allow for an improvement of current facilities, including much-needed improvements in the area of cruise ship berths. Perhaps the future could also bring the development of a small-sized container facility that will better allow the province to compete in the eastern seaboard markets.

The City of Charlottetown wishes to go on record as strongly supporting the efforts of Harbours and Ports in the Charlottetown area. We also wish to reiterate that we will make every effort to cooperate with all levels of government and the private sector to ensure the future viability of the Port of Charlottetown.

In closing, we thank the committee for this opportunity to express our perspective and our views to you. We wish your committee every success and sincerely hope your recommendations will ensure a vibrant port in this historic capital city. Again, a sincere thank you. The challenge is there to do much. Good luck.

Also, as an alderman from the city of Charlottetown, I'd like to thank Mr. McGuire for attending your sessions here. I'm very happy you were able to attend and very happy to see an MP from our province taking an interest in the ports of the province. They're very vital to our economy, not only to the city but to the whole province. I'm certainly happy, sir, that you are here to represent our MLAs and the people of Prince Edward Island. Thank you.

[Traduction]

Ainsi, le comité souhaitera peut-être étudier la possibilité de donner au port un mandat plus commercial en permettant aux parties concernées d'établir un juste équilibre entre les droits payables par les utilisateurs et le niveau de services à assurer dans le but ultime d'offrir le meilleur service possible au public. La ville de Charlottetown est tout à fait prête à participer à de telles négociations.

Comme nous l'avons dit plus tôt, le bien-être économique de la région dépend du maintien d'un port dans la ville de Charlottetown. Le trafic des pétroliers permet l'importation de l'essence et du mazout pour alimenter le moteur économique de la ville et de la province. La croissance rapide de l'industrie des paquebots de ligne génère de nouveaux revenus pour la province. On constate également une reprise dans le secteur agricole.

On voit donc qu'il sera de plus en plus important pour la région de Charlottetown de compter sur un bon port. Ainsi, les pommes de terre, l'un de nos principaux produits, se sont vendues à très bon prix cette année notamment parce que nous pouvons les expédier par bateau sur les marchés européens.

Le fait pour notre ville d'offrir de bonnes installations portuaires revêtira de plus en plus d'importance, en particulier si les subventions relatives au transport des marchandises sont supprimées.

La ville de Charlottetown voudrait qu'à tout le moins on maintienne le statu quo. En période de restrictions budgétaires fédérales, il est assez normal de ne pas prendre d'initiatives. Si le statu quo est cependant maintenu, la reprise économique future générera les fonds nécessaires pour permettre la réfection des installations actuelles, et notamment la réfection grandement nécessaire des mouillages des paquebots de ligne. On peut aussi espérer qu'on construira dans l'avenir une installation pour petits conteneurs qui permettra à la province d'être plus compétitive sur les marchés de la côte est.

La ville de Charlottetown tient à appuyer publiquement les efforts déployés par la Direction générale des havres et des ports dans notre région. Nous réitérons également notre intention de collaborer aussi pleinement que possible avec tous les niveaux de gouvernement ainsi qu'avec le secteur privé pour assurer la viabilité future du port de Charlottetown.

En terminant, nous remercions le comité de l'occasion qui nous a été donnée d'exprimer nos vues. Nous souhaitons au comité tout le succès possible dans ses travaux et nous espérons sincèrement que vos recommandations assureront un avenir florissant au port de cette capitale historique. Nous vous remercions de nouveau sincèrement. Le comité a beaucoup de travail sur la planche. Nous lui souhaitons bonne chance.

À titre de conseiller municipal de la ville de Charlottetown, je tiens également à remercier monsieur McGuire d'être venu participer à vos séances. Je suis très heureux de voir qu'un député de notre province s'intéresse à l'avenir de nos ports. En effet, non seulement l'économie de notre ville, mais celle de toute la province dépend de ceux-ci. Nous sommes heureux, messieurs, que vous soyez ici pour représenter nos députés provinciaux ainsi que la population de l'Île-du-Prince-Édouard. Nous vous en remercions.

[Text]

[Translation]

The Chairman: Thank you very much, Mr. MacDonald, for your submission, which highlights the high level of cooperation between the City of Charlottetown and the Harbours and Ports organization. It demonstrates that your city clearly understands the importance of a proper mix of potential fees and service levels that would be negotiated between all parties concerned. We thank you for that.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur MacDonald, pour cette présentation qui fait ressortir la grande collaboration qui existe entre la ville de Charlottetown et la Direction générale des havres et des ports. Vous nous avez clairement montré que votre ville comprend l'importance pour les parties concernées d'entamer des négociations afin d'arriver à un juste équilibre entre les droits payables par les utilisateurs et le niveau des services à assurer. Nous vous en remercions.

• 0820

We will now move on to rounds of questioning from the members. We will begin with our local member of Parliament.

Je vais maintenant ouvrir la période des questions. J'accorderai d'abord la parole au député fédéral de cette région.

Mr. McGuire (Egmont): I wish to compliment the City of Charlottetown for its presentation. It was very thorough, and a fair amount of true history has been included here regarding the way Canada evolved after Confederation and what we gave up over the years to protect the chairman's port in Hamilton and. . .

M. McGuire (Egmont): J'aimerais d'abord féliciter la ville de Charlottetown pour sa présentation. Elle est très approfondie et nous a rafraîchi la mémoire quant à la façon dont le Canada a évolué après la Confédération et ce à quoi nous avons dû renoncer pour protéger le port du président, Hamilton. . .

I was wondering if the representatives of City of Charlottetown could explain what effect, in their estimation, the fixed link would have on the port system in P.E.I. What exactly would you like to see developed in Charlottetown over the next decade to enhance not only the port but the city and the province?

Les représentants de la ville de Charlottetown pourraient-ils nous expliquer l'impact qu'aura sur le réseau des ports de l'Île-du-Prince-Édouard le raccordement permanent qui reliera l'île au continent? Que voudriez-vous qu'on aménage à Charlottetown au cours des 10 prochaines années pour favoriser l'essor non seulement du port, mais aussi de la ville et de la province?

Mr. MacDonald: Our fear in terms of the port lies in the capital costs required to keep it going, the dredging and the expansion. These are costs the users would not be able to bear, no matter what agreements were in place.

M. MacDonald: Nous nous préoccupons des immobilisations nécessaires pour permettre au port de continuer de fonctionner, notamment des frais de dragage et d'agrandissement. Quels que soient les accords conclus, ce sont des dépenses que ne pourraient assumer les usagers du port.

The Port of Charlottetown in the past was very busy, and then for a number of years people didn't recognize the importance of the shipping industry. It has come back and the island produce is being shipped to markets in Europe. That's the reason for the better prices this year.

Dans le passé, le port de Charlottetown était très achalandé. Par la suite, pendant un certain nombre d'années, on a cessé de reconnaître l'importance de l'industrie des transports par mer. La situation s'est rétablie et les produits de l'île sont maintenant expédiés vers les marchés européens. Voilà pourquoi ils se sont vendus à meilleur prix cette année.

We would like to see our facility expanded. We have a cruise ship industry now that's just developing. One of Prince Edward Island's prime industries is tourism, and we would like to develop that. For example, now when a ship comes in it has to drop anchor out in the harbour and be met if its passengers want to come ashore. This happened a number of times this year. It's almost like when the Fathers of Confederation came here some years ago and Mr. Pope had to go out to meet them in an oyster boat sitting on an old barrel. It's almost that type of arrangement. Without expanding the facility, when we have a potato boat in and a barge with some aggregate in it, there's no room.

Nous aimerions que nos installations portuaires soient agrandies pour répondre aux besoins de l'industrie naissante des paquebots de ligne. Comme le tourisme est l'une des industries principales de l'Île-du-Prince-Édouard, nous aimerions qu'elle prenne de l'essor. Ainsi, à l'heure actuelle, si un navire jette l'ancre dans le port, les passagers qui souhaitent descendre à terre doivent le faire en empruntant une navette. Cela est arrivé à plusieurs reprises cette année. C'est un peu comme lorsque les pères de la Confédération sont venus ici et que M. Pope a dû aller les rencontrer avec un rafiot juché sur un vieux baril. C'est à peu près la même chose. Si l'on n'agrandit pas le port, il n'y a pas de place pour les paquebots de ligne lorsqu'un bateau de transport de pommes de terre et une péniche contenant des agrégats sont amarrés au quai.

So we would like to have a small container facility, and we would like to have it expanded.

Nous aimerions donc qu'on construise une petite installation pour conteneurs et qu'on agrandisse le port.

I don't see the fixed link having that great an effect on the port. The port is vital to our economy, and naturally there will be quicker access, but it won't be cheaper. I don't think the fixed link will have any great bearing.

Je ne crois pas que le lien fixe aura un grand impact sur le port. Le port est essentiel à notre économie. Il est vrai qu'on aura plus rapidement accès à l'île avec le lien fixe, mais les frais de transport ne seront pas moins élevés. Je ne crois donc pas que le lien fixe aura un grand impact sur le port.

[Texte]

Mr. McGuire: You mentioned the changes to the transportation subsidies may have a positive effect on the development of the port. Could you expand on where you think the positive aspects would come into play? Would you foresee grain coming in from Europe and the United States to the port here rather than by rail from the west?

Mr. MacDonald: We see that as a possibility. I don't know what effect the change in the subsidies will have this time. I'm not sure how to answer that question. Perhaps Richard or Doug would like to try.

• 0825

The Chairman: There seems to be a few minutes left in this round, Mr. Hubbard. Do you want to pick it up here?

Mr. Hubbard (Miramichi): First of all, I'd like to compliment the presenters on the history behind their presentation. Quite often central Canadians forget the significance of history and how the national policies of Macdonald in 1879 changed the Maritimes and certainly put us to a certain disadvantage ever since in terms of our trade patterns with other parts of the world.

Mr. MacDonald also mentioned that people in 1864 were here on time. I'm not sure of that. I thought a few of them had trouble getting into the town of Charlottetown. One in particular had a problem in terms of trying to get here to meet with the group.

Mr. MacDonald: You don't recall the name?

Mr. Hubbard: It's a name similar to one we might see on the table.

Mr. MacDonald: If he felt the same way I feel. . .

Mr. Hubbard: With the port here in Charlottetown, you mentioned dredging in terms of your main commodities. With dredging, what is your draft right now in terms of bringing ships in here to pick up the commodities you move through Charlottetown?

Mr. MacDonald: I'm not sure of that, but there are people who will be making presentations —

Mr. Hubbard: Your main commodities, then, that you're interested in receiving or sending to markets would be. . . ?

Mr. MacDonald: Obviously they are those involved in our primary resources. In terms of shipping they would be our potatoes, but in terms of tourism it's the cruise ships. Much of everything we bring in now comes in by truck transit—very expensive. I think we're only learning that water transportation is cheaper. We're only catching on. We're getting back to where we were 100 years ago, realizing this is the way to move our goods not only to markets but to bring in what we're expecting here.

Mr. Hubbard: I'm trying to just search a little bit in terms of this. When we consider the great history of shipping in the maritime region we think of smaller ships that were able to travel the patterns of the world. Today, of course, for many

[Traduction]

M. McGuire: Vous avez dit que la suppression des subventions pour le transport des marchandises pourrait avoir un effet positif sur le développement du port. Pourriez-vous nous dire lesquels? Vous attendez-vous à ce que le grain qui transite par votre port au lieu de provenir par rail de l'Ouest vienne d'Europe et des États-Unis?

M. MacDonald: C'est une possibilité. Je ne sais cependant pas pour l'instant quel sera l'impact de la suppression des subventions. Je ne sais pas vraiment comment répondre à cette question. Peut-être que Richard ou Doug seraient mieux en mesure d'y répondre que moi.

Le président: Il semble qu'il nous reste quelques minutes, monsieur Hubbard. Voulez-vous enchaîner?

M. Hubbard (Miramichi): Tout d'abord, je tiens à féliciter les témoins de la perspective historique qui a accompagné leur exposé. Il arrive souvent que les gens du centre du Canada oublient l'importance de l'histoire et oublient comment la politique nationale de Macdonald en 1879 a changé les Maritimes et nous a certainement désavantagés dans une certaine mesure, pour ce qui est de la structure de nos échanges commerciaux avec d'autres parties du monde.

Mr. MacDonald a dit également qu'en 1864, les gens arrivaient à l'heure. Je n'en suis pas certain. Je croyais que certains d'entre eux avaient de la misère à se rendre à Charlottetown. L'un d'entre eux, me semble-t-il, a tout particulièrement eu de la difficulté à se rendre ici pour rencontrer le groupe.

M. MacDonald: Vous ne vous souvenez pas de son nom?

M. Hubbard: C'est un nom semblable à celui de quelqu'un qui est ici-même à cette table.

M. MacDonald: Il se sentait peut-être comme moi. . .

M. Hubbard: Vous avez parlé du dragage du port de Charlottetown, qui est nécessaire pour assurer le transport de vos principaux produits. Quel est donc le tirant d'eau à l'heure actuelle, pour le port de Charlottetown?

M. MacDonald: Je ne le sais pas au juste, mais certains de ceux qui vont faire des exposés. . .

M. Hubbard: Et les principaux produits, alors, ceux que vous souhaitez recevoir ou expédier, quels sont-ils. . . ?

M. MacDonald: Évidemment, certains des produits correspondent à nos ressources de base. Les expéditions les plus importantes concernent les pommes de terre, mais, du point de vue du tourisme, ce sont les navires de croisière qui ont la plus grande importance. La plupart des marchandises qui nous arrivent sont transportées à l'heure actuelle par camion—c'est très coûteux. Nous commençons à peine à constater que le transport par voie d'eau est moins coûteux. Nous revenons au point où nous en étions il y a cent ans: nous nous rendons compte que c'est la façon non seulement d'expédier nos produits vers les marchés, mais aussi de nous approvisionner.

M. Hubbard: Je me permets d'explorer un peu cette question. La grande époque du transport maritime dans la région a été celle de navires plus petits qui étaient en mesure de participer aux circuits commerciaux du globe. Aujourd'hui,

[Text]

ships we're talking about top-loading, bringing in big ships and perhaps hundreds or thousands of tonnes of potatoes to be added in. With that, I think you're saying the main concern you have with the port of Charlottetown here is with the tourist trade, trying to bring in some of the tour ships that might be coming up to this area.

Mr. MacDonald: That's only one area. We want the port to become viable, as it was in the past. With the changes from the free trade arrangement coming into effect, we see an opportunity again with the markets to the south. We see an opportunity to use our port to regain some of the markets down the eastern seaboard that we gave away when we moved to an east-west arrangement 100 years ago.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): First, I would like to make a comment. On page 2 you say:

Transfer payments are no gift but are payments for what we gave up as part of this country to make central Canada tick.

I don't know if you want to separate from your beautiful country, but when you say transfer payments are no gift, I ask you, what transfer payments next year? I don't know if there will still be transfer payments. That was my comment.

My question concerns page 4, where you say that "Tanker traffic allows the importation of gasoline and fuel oil to feed the economic engine of the city". I would like to discuss ice-breaking. We are on an island here and I think with the floating situation, maybe not this winter but in the past, there could be some difficulties. If the federal government decides to go on a user-pay approach concerning ice-breaking, who will pay for bringing the tanker here? Will every citizen you represent pay 1¢ per litre more?

• 0830

Mr. MacDonald: That certainly is a concern we would have. Although we're very close here in Charlottetown to open water, we are more satisfied now with the status quo. Obviously if it came to a user-pay situation in terms of ice-breaking, it would put us at a considerable disadvantage.

Although the port is used considerably and much of the oil that would come in during the summer months is still used in the winter, on a user-pay basis it becomes very difficult because you have to divide it among your users. Although it's important to our economy and the port is vital, the number of ships using it would not be the same as Saint John or Halifax, for example. But it's just as important to us. The difficulty is to recognize how vital it is to us; it's every bit as vital as the St. Lawrence Seaway is, which is all natural.

Mr. Guimond: Thank you. We received the same kind of comments yesterday in Newfoundland. I'm happy to hear that the ice-breakers are not working only for the Port of Montreal.

[Translation]

évidemment, bon nombre des navires sont chargés dans les hauts, ce sont de gros navires qui peuvent contenir des centaines ou des milliers de tonnes de pommes de terre. Cela dit, je crois que vous semblez nous dire que votre principale inquiétude pour le port de Charlottetown a trait au tourisme; vous souhaitez attirer certains des navires de croisières qui passent dans la région.

M. MacDonald: Ce n'est là qu'un aspect. Nous souhaitons que le port redevienne viable, comme par le passé. Avec l'entrée en vigueur des changements découlant de l'Accord de libre-échange, nous voyons l'occasion de renouer avec les marchés situés au Sud. Nous voyons l'occasion de reprendre une partie de la place que nous occupions sur les marchés de la côte est et que nous avons abandonnés il y a une centaine d'années lorsque nous avons adopté une trame d'échanges Est-Ouest.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Un commentaire tout d'abord. À la page 2, vous dites que:

Les paiements de transfert ne sont pas des cadeaux mais des paiements consentis en échange de ce à quoi nous avons renoncé pour assurer le dynamisme du centre du Canada.

Je ne sais pas si vous souhaitez vous séparer de votre beau pays, mais lorsque vous dites que les paiements de transfert ne sont pas des cadeaux, je me demande bien de quels paiements de transfert vous voulez parler, si l'on songe à l'année prochaine. Je ne suis pas convaincu qu'il y en aura encore. Voilà, c'était mon commentaire.

Ma question vise la page 4, où vous déclarez que les pétroliers permettent à l'importation d'essence et de mazout qui alimentent l'activité économique de la ville. J'aimerais aborder la question des brise-glace. Nous sommes ici sur une île et il me semble que, compte tenu de la situation actuelle des glaces et de la flotte, pas cet hiver peut-être mais par le passé, certaines difficultés pourraient survenir. Si le gouvernement fédéral décide de passer à une formule d'utilisateur payeur en matière de service de brise-glace, qui va payer pour que le navire citerne se rende ici? Est-ce que chaque citoyen que vous représentez va devoir payer un certain nombre de cents de plus par litre?

M. MacDonald: Nous aurions certainement lieu de nous inquiéter à ce sujet. Même si nous sommes très proches ici à Charlottetown de la mer libre, nous sommes plus satisfaits à l'heure actuelle par le statu quo. Évidemment, si la formule de l'utilisateur payeur venait à être appliquée au service de brise-glace, nous serions passablement désavantagés.

Bien que le port soit largement utilisé et qu'une bonne partie du pétrole qui arrive durant l'été soit utilisé durant l'hiver, la formule de l'utilisateur-payeur rendrait les choses très difficiles puisqu'il faudrait répartir les coûts entre les utilisateurs. Le port est vital pour notre économie, mais il ne sert pas à un aussi grand nombre de navires que ceux de Saint-Jean ou de Halifax, par exemple. Par contre, pour nous, il est tout aussi important. Le problème, c'est de reconnaître à quel point il est vital pour nous; il est tout aussi vital que la Voie maritime du St-Laurent, ce qui est tout à fait naturel.

M. Guimond: Merci. On nous a donné le même genre de commentaires hier à Terre-Neuve. Je suis content de savoir que les brise-glace ne travaillent pas seulement pour le port de Montréal.

[Texte]

Mr. MacDonald: Yes, we're happy too, and we want to keep it that way.

The Chairman: Just for the record, Michel, I believe you'll find the budget gave P.E.I. an increase in the transfer payments.

Mr. MacDonald: That's correct.

The Chairman: Mr. Gouk.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Thank you, Mr. Chairman. I thought I left any chances of sunburn behind me last week.

There's just one thing that I guess started as a comment and leads to any follow-up you wish to make. We're not looking to just arbitrarily close down ports. That is not our mandate.

Mr. MacDonald: I know that.

Mr. Gouk: What we are looking at is ways to make the ports more viable. Obviously, we're also not looking for ways to shovel money into them, money that we don't have.

What we've found with a lot of the ports we've talked to is that there are a lot of things in the current system that are actually impediments to those ports developing and reaching their full potential. Many of the operators of those ports have suggested that what they're looking for is not more money from the government but rather removal of some of the interference and roadblocks the governments of the past have put before them. They want a smoother operation that allows them in some ways to meet the mandate you mentioned, to find a better mixture in working with the commercial sector to fast-stream some of those arrangements to make their port more viable.

Do you have any kind of game plan as to how you think the port could be more efficient and how it could work better for Charlottetown just in terms of the method by which you operate it?

Mr. MacDonald: I can't speak for the council; I speak for myself. Personally I would like to see a port corporation in place as a coordinated unit with the users, who on a day-to-day basis know the problems, rather than leaving it so much to the government employees—I won't use the word "bureaucrats", it's not a fair word—who make the decisions.

In my mind what's happened is that we've taken a lot of the control and decision-making away from those who are using it on a day-to-day basis and have come to the conclusion that government and government employees know best. I'm not criticizing any of the people who work at ports and harbours.

I certainly would like to see a port corporation and I would support that. The city would work very closely with the group as such that is able to make the decisions at a local level, which would make the port more viable and user-friendly. Is that fair enough?

[Traduction]

M. MacDonald: Oui, nous aussi, et nous souhaitons que cela continue.

Le président: Je tiens à signaler, Michel, que vous constaterez, je crois, que le budget a accordé à l'Île-du-Prince-Édouard une augmentation de paiement de transfert.

M. MacDonald: C'est exact.

Le président: Monsieur Gouk.

M. Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke): Merci, monsieur le président. Je croyais avoir laissé derrière moi tout risque de coup de soleil la semaine dernière.

J'aurais simplement une observation, qui est en quelque sorte un commentaire, mais qui peut déboucher sur un commentaire de votre part. Nous ne cherchons pas à fermer arbitrairement certains ports. Ce n'est pas notre mandat.

M. MacDonald: Je le sais.

M. Gouk: Nous cherchons plutôt des façons de rendre les ports plus viables. Évidemment, nous ne cherchons pas non plus à dépenser pour les ports des sommes que nous n'avons tout simplement pas.

Dans nos discussions avec les autorités portuaires, nous avons pu constater qu'un bon nombre d'éléments du système actuel empêche les ports de se développer et d'atteindre leur plein potentiel. Bon nombre d'exploitants de ports nous ont fait savoir qu'ils ne cherchaient pas à obtenir plus d'argent du gouvernement, mais plutôt à faire éliminer certains des obstacles que les gouvernements ont mis sur leur route par le passé. Ils souhaitent un fonctionnement simplifié qui leur permettent d'une façon ou d'une autre de respecter le mandant dont vous avez parlé, de trouver une façon plus harmonieuse de collaborer avec le secteur commercial pour accélérer l'avènement de certains arrangements qui rendront leurs ports plus viables.

Avez-vous donc un plan d'attaque quelconque qui, d'après vous, permettra au port d'être plus efficace et de contribuer davantage à l'économie de Charlottetown, ne serait-ce qu'en raison du mode d'exploitation?

M. MacDonald: Je ne suis pas en mesure de parler au nom du conseil, mais je puis parler en mon nom personnel. Pour ma part, je souhaite voir l'établissement d'une société portuaire qui travaillerait de près avec les usagers, qui seraient bien au fait des problèmes au jour le jour, et qui laisseraient beaucoup moins de place aux employés du gouvernement—je ne parlerais pas de «bureaucrates», ce serait injuste—dans la prise de décision.

Ce qui se passe d'après moi, c'est que nous avons laissé échapper une bonne partie du contrôle et de la prise de décision à ceux qui utilisent régulièrement le port et nous avons fini par croire que ceux qui savaient le mieux quoi faire était le gouvernement et les fonctionnaires. Je ne cherche pas du tout à critiquer les personnes qui travaillent dans les ports.

Je serais certainement favorable à l'idée d'une société portuaire. La ville travaillerait de très près avec tout le groupe capable de prendre des décisions à l'échelle locale, ce qui rendrait le port plus viable et mieux adapté aux besoins des utilisateurs. Est-ce que cela vous semble valable?

[Text]

[Translation]

• 0835

Mr. Gouk: Okay, fair enough.

Mrs. Terrana (Vancouver East): Good morning and thank you. I come from Vancouver, British Columbia. I am an immigrant, but I hear the same complaint on the other side. We never seem to be happy with what our central government does, especially in a big country like this one. It's too bad that we have all these complaints. In fact, this is still a great country.

Thank you for your presentation. I would like to understand a bit more about your port. We don't seem to have anyone speaking to it, at least from the list I see. Don't you have a local port corporation?

Mr. MacDonald: Not per se, if I understand it.

Mrs. Terrana: So how does it work? Do you have the federal—

Mr. MacDonald: Yes, we have federal employees at the ports and harbours.

Mrs. Terrana: Do you know how the other port corporations work in Canada? Do you have an idea?

Mr. MacDonald: Only an idea.

Mrs. Terrana: What we heard across the country from the port corporations is that they want more autonomy. They still want to be part of the government as a crown corporation.

Mr. MacDonald: Yes, that makes sense.

Mrs. Terrana: Because you're on an island and because you're more removed from the Atlantic than other ports, what kind of commodities do you move in your port? Do you have a lot of activity?

Mr. MacDonald: The Port of Charlottetown is seen as one of the few that make an operational profit. When you move in capital costs and all the rest, it doesn't work.

What we are looking at in terms of a port is the ability to move our primary products from our local economy. At the same time, we want to be able to bring in aggregate to our city. There is a very busy barge traffic.

Just think, for example, in terms of fertilizer. We're an island, but we have an agricultural basis. Can you imagine the amount of fertilizer that comes in here, for example, in the spring of the year?

Take road building. We need gravel, but we have sandstone. It's great to walk on at the beaches, but it's not very good to build roads with. All the aggregate we need for road building must come in by barge. Our oil, for example, all comes in by boat.

Mrs. Terrana: Let me understand a bit more about the fact that you said the link will not help. Why do you say that? It's being built at a great cost. The idea is really to connect you to the mainland. Why would the link not be an advantage to you and help you with your economy?

M. Gouk: C'est vrai.

Mme Terrana (Vancouver-Est): Bonjour et merci. Je viens de Vancouver, en Colombie-Britannique. Je suis immigrante, et j'entends les mêmes plaintes de l'autre côté du pays. Nous ne semblons jamais être heureux de ce que fait le gouvernement central, spécialement dans un grand pays comme le nôtre. C'est dommage que nous nous plaignions tous de quelque chose. Pourtant, nous vivons dans un pays qui nous traite toujours bien.

Je vous remercie de votre exposé. J'aimerais un peu mieux comprendre la situation de votre port. Il ne semble pas qu'il y ait quelqu'un qui soit prêt à en parler, en tout cas pas si je me fie à la liste que j'ai sous les yeux. N'existe-t-il pas de société portuaire locale?

M. MacDonald: Pas en tant que telle.

Mme Terrana: Comment les choses fonctionnent-elles? Est-ce que le gouvernement fédéral...

M. MacDonald: Il y a des employés fédéraux dans les différents ports.

Mme Terrana: Savez-vous comment les sociétés portuaires fonctionnent au Canada? En avez-vous une idée?

M. MacDonald: Une idée, mais pas plus.

Mme Terrana: Partout au pays, nous avons entendu les sociétés portuaires réclamer davantage d'autonomie tout en restant sociétés d'État.

M. MacDonald: C'est logique.

Mme Terrana: Vous êtes des insulaires et votre port ne se situe pas directement sur l'Atlantique comme les autres ports de la région. J'aimerais savoir le genre de produits qui passent par votre port? Celui-ci est-il très achalandé?

M. MacDonald: Le port de Charlottetown est considéré comme l'un des rares à faire des profits d'exploitation. Mais ce n'est plus le cas si l'on tient compte des frais d'immobilisation etc.

Ce que nous voulons, c'est pouvoir, par notre port, acheminer les produits de base de notre économie locale tout en important les agrégats de construction. Le trafic par péniches est très important.

Nous devons acheminer par exemple des fertilisants pour nos entreprises agricoles. Vous ne pouvez vous imaginer la quantité d'engrais que nous devons faire venir par péniches tous les printemps.

Il y a également la voirie. Nous avons besoin de gravier, mais ce que nous avons sur l'île c'est du grès. C'est formidable pour les balades sur la plage, mais le grès ne convient pas bien à la construction des routes. Tous les agrégats dont nous avons besoin pour la construction doivent être importés par péniches. Le pétrole nous arrive en bateaux-citernes.

Mme Terrana: Vous dites que le raccord permanent ne sera pas d'une grande utilité pour votre île. Pourquoi dites-vous cela? La construction en coûtera cher. Le but est de vous relier à la terre ferme. Pourquoi ce lien fixe ne serait-il pas utile pour votre île et pour son économie?

[Texte]

Mr. MacDonald: I think it will be an advantage, but not a great one. The link will help us in terms of the east-west situation. It's not going to be a great help in terms of trading in Europe. It's not going to be a great help in terms of getting our produce down to the eastern seaboard, because although the link is there and it will be faster, it won't be any cheaper to travel.

It's not like Rogers Pass, for example. Rogers Pass was built by the federal government at a considerable expense, but there's no toll on it. This fixed link will be privately owned and run with a substantial toll. In terms of bringing in and shipping our produce, it's going to be very expensive.

It would be faster and more expensive. It certainly won't change the necessity of the port. We ship most of our potatoes, for example, to Europe. The fixed link certainly won't fix that. They'll go to Moncton on a warm day.

Mrs. Terrana: Thank you, Your Worship. I'm glad you're improving your tourism, because this is a marvellous area and you should be —

Mr. MacDonald: Yes, it's an area we're developing, and we're looking forward to that.

In terms of Vancouver, I spent two years early in my career teaching in the Kamloops area. It's beautiful country and a beautiful area.

[Traduction]

M. MacDonald: Il sera utile, mais pas de façon importante. Il permettra une meilleure communication entre l'Est et l'Ouest. Mais cela n'améliorera pas les choses dans le commerce avec l'Europe, cela ne nous aidera pas à vendre nos produits sur le littoral Atlantique. Ce raccord permanent nous aidera à aller plus vite, mais les voyages ne nous coûteront pas moins cher.

La situation n'est pas la même que pour le col Rogers. Le gouvernement fédéral a fait des travaux à grands frais, mais il n'y a pas de péage pour traverser ce col. Le lien fixe relèvera du secteur privé et les droits de péage seront importants. Cela nous coûtera cher de nous en servir.

Bref, les choses iront plus vite, mais elles coûteront davantage. Le port sera toujours nécessaire. Nous expédions la plupart de nos pommes de terre par mer vers l'Europe. Ce n'est pas le raccord permanent qui nous aidera dans cette situation. Il servira surtout pour aller passer une belle journée à Moncton.

Mme Terrana: Merci, votre honneur. Je suis heureuse de voir que vous avez amélioré les choses du point de vue touristique, car votre région est magnifique et vous devriez. . .

M. MacDonald: Oui, il s'agit là d'un domaine sur lequel nous nous concentrons et nous espérons qu'il y aura des progrès à l'avenir.

Quant à Vancouver, j'y ai passé deux années au tout début de ma carrière à enseigner dans la région de Kamloops. C'est une région magnifique.

● 0840

Mrs. Terrana: Yes, it is. Thank you.

The Chairman: Mr. MacDonald, Mr. Morton and Mr. Brown, thank you for your submission to the committee and your attendance here this morning. We appreciate the time.

Mr. MacDonald: Thank you. As the day goes on there will be people in a better position to answer questions about the amount of produce that's shipped and other questions that I'm not totally aware of.

The Chairman: Our only regret is that we're not here long enough to tour your beautiful city.

Mr. MacDonald: Enjoy your visit with us. We certainly hope you leave us with some idea of the importance of the maritime region and the ports. We are a maritime region and sometimes—I'm not picking on any part of the country—the importance of our ports, oceans, waters and fish are overlooked.

I was surprised and happy last week to see the federal government's actions with regard to the Newfoundland situation in fishing. Past governments would not have done that because they'd be afraid that sanctions would affect some areas of the country.

I'm not a fisherman, but the fishing industry is very important to our economy. The decision of the federal government—I think they deserve a lot of credit. It takes a lot of courage. It may be done at considerable sacrifice to the people of central Canada, who I criticized. I applaud the government for that, but I still don't forgive them for the last 100 years.

Mme Terrana: Oui. Merci.

Le président: Monsieur MacDonald, monsieur Morton et monsieur Brown, je tiens à vous remercier de l'exposé que vous nous avez fait. Nous sommes heureux que vous ayez pris le temps de participer aux discussions ce matin.

M. MacDonald: Merci. Au cours de la journée, vous entendrez le point de vue des personnes qui sont plus à même de répondre aux questions concernant notamment la quantité de primeurs qui sont expédiées et d'autres au sujet desquelles je ne suis pas tout à fait au courant.

Le président: Notre seul regret est que nous ne puissions pas rester ici suffisamment longtemps pour visiter votre belle ville.

M. MacDonald: Nous espérons certainement que vous repartirez d'ici avec une meilleure idée de l'importance de la région maritime et des ports. Parfois, on ne tient pas beaucoup compte de l'importance des ports des océans et du poisson dans les autres régions du pays—mais je ne peux certainement blâmer aucune région.

J'étais surpris et heureux de voir la semaine passée que le gouvernement fédéral avait décidé de prendre des initiatives en ce qui concerne la situation des pêches à Terre-Neuve. Les gouvernements précédents n'auraient pas procédé de cette façon parce qu'ils auraient eu peur que des sanctions n'affectent d'autres régions du pays.

Je ne suis pas un pêcheur, mais l'industrie de la pêche est très importante pour notre économie. Le gouvernement fédéral doit être félicité pour sa décision. C'est un acte très courageux qui est peut-être fait au détriment du Canada central que j'ai critiqué. J'applaudis donc l'initiative du gouvernement, mais je ne lui pardonne pour autant pas la situation des 100 dernières années.

[Text]

The Chairman: Mr. MacDonald, we'll pass along your best wishes to Minister Tobin.

Joining us now is Island Coastal Services Limited.

Mr. MacLauchlan, you're secretary treasurer and general manager of Island Coastal Services Limited. We welcome you to the committee this morning and look forward to your presentation.

Mr. Blair MacLauchlan (Secretary Treasurer and General Manager, Island Coastal Services Limited): First, I would like to thank the committee for coming to Charlottetown to hear our concerns about the future of ports on Prince Edward Island.

Our company is involved in the construction of roads, municipal services, site preparations and golf course construction, operation and maintenance. Our primary interest in the major ports is for the importing of high-quality aggregates, which are required for road grading and the production of asphaltic and Portland cement and concrete.

You may not realize that local aggregates are generally not acceptable for the above purposes. Also, imported aggregates and materials are required for bedding, winter sand for snow and ice control, armour stone for shore protection and drainage gravel for septic systems.

I realize that the financial position of the federal government is not attractive, and I certainly support changes to arrive at a positive position and gradual reduction of its massive debt, but I don't think this is the right time to increase the cost of shipping or receiving goods through our ports. We are operating without the benefit of rail transportation, so we require the upkeep and present fees through our ports to remain competitive.

With the completion of the fixed link in 1997, highways will have to be improved to accommodate additional traffic. This will result in higher tonnages of material through the existing ports and higher revenue to the federal government.

• 0845

I feel that the reduction in freight-rate assistance, as announced in the recent budget, will result in a short-term increase in transportation costs, but I certainly support the notion of investing some of the savings in improving the infrastructure, including ports and national highways, so that we will have the most efficient systems to control our shipping costs in the future.

Present cost comparisons between trucking and marine haulage indicate that the rounded ratio by truck is 11 times more expensive. This is true in a particular example where we produce local aggregates in a community called Brooklyn in P.E.I., which is approximately 62 kilometres from Charlottetown; the trucking cost to bring that material from Brooklyn is \$6 per tonne. We also bring in imported aggregates from Lower Cove, Newfoundland, which is approximately 700

[Translation]

Le président: Monsieur MacDonald, nous allons transmettre vos paroles au ministre Tobin.

Nous accueillons maintenant les représentants de l'Island Coastal Services Limited.

Monsieur MacLauchlan, vous êtes secrétaire-trésorier ainsi que directeur général de l'Island Coastal Services Limited. Nous vous souhaitons la bienvenue au comité ce matin et sommes heureux d'entendre votre présentation.

M. Blair MacLauchlan (secrétaire-trésorier et directeur général, Island Coastal Services Limited): Tout d'abord, j'aimerais remercier le comité d'être venu à Charlottetown pour entendre nos préoccupations au sujet de l'avenir des ports de l'Île-du-Prince-Édouard.

Notre compagnie travaille dans le secteur de la construction de routes, des services municipaux, de la préparation de sites, de la construction de terrains de golf de même que de leur exploitation et entretien. Ce qui nous préoccupe tout d'abord en ce qui concerne les ports principaux de notre île est la question de l'importation des agrégats de haute qualité nécessaires pour la construction des route et la production de ciment d'asphalte ou de ciment Portland.

Vous ne savez peut-être pas que les agrégats locaux ne conviennent pas à la construction dont je parle. Les agrégats et les matériaux importés sont nécessaires également pour la plate-forme de support pour sabler les routes couvertes de neige ou de glace en hiver également pour remplacer et protéger le littoral et drainer les installations septiques.

Je sais que la situation financière du gouvernement fédéral n'est pas bonne et j'appuie les initiatives prises pour équilibrer le budget et réduire de façon progressive notre dette énorme; cependant, je ne crois pas que le gouvernement ait choisi le bon moment pour augmenter les frais de transport maritimes des produits qui passent par nos ports. Nous ne pouvons bénéficier du transport par rail et pour rester concurrentiels, nous ne pouvons payer davantage.

Lorsque le lien fixe sera terminé en 1997, il faudra améliorer la voirie pour tenir compte de l'augmentation de la circulation. Davantage de matériaux seront acheminés par nos ports et les recettes du gouvernement fédéral seront plus grandes par conséquent.

La réduction de l'aide au transport, lancée dans le dernier budget, entraînera une augmentation des frais de transport à court terme, mais je suis d'accord avec l'idée d'utiliser une partie des économies réalisées pour améliorer l'infrastructure, y compris les ports et les routes nationales; des réseaux plus efficaces nous permettrons de mieux contrôler nos frais d'expédition à l'avenir.

Le transport par camion, comparativement au transport par eau, est actuellement 11 fois plus coûteux en chiffres arrondis. C'est le cas, par exemple, pour le granulats produit dans une localité appelée Brooklyn (Île-du-Prince-Édouard) et située à environ 62 kilomètres de Charlottetown; le coût du transport par camion de ce matériau à partir de Brooklyn est de 6\$ la tonne. Nous importons également des granulats de Lower Cove (Terre-Neuve), une localité située environ 700 kilomètres par

[Texte]

kilometres by water, and the cost is approximately \$6 per tonne. That is just one example. Mind you, I think the ratio of water over trucking would increase as the distance would increase.

In summary, I feel this is not the right time to increase the cost of shipping and receiving goods in this area. With the anticipated completion of the fixed link, I feel the local economy will grow significantly, because the provincial government will be better equipped and more successful at attracting new business because of the improved transportation linkage and the excellent quality of life for highly trained and skilled employees. Increasing user fees will negate some of the positive impact of the fixed link and reduce our ability to contribute more for the system in the future.

In closing, I would personally like to thank the committee for coming to Charlottetown to hear our concerns. If you would like me to clarify what I said or answer your questions, please feel free to ask.

The Chairman: That was a very short and concise brief, sir. We thank you very much for your submission to the committee.

Mr. Gouk.

Mr. Gouk: I think at this point all I would like to do is reiterate what I stated to the delegation from the City of Charlottetown, and that is that we have not come here to close ports or to simply slap on additional fees. We are looking at ways to make them more efficient and we're seeking input from the users as to how these ports can be operated differently in the future, making them more viable for the area and less a cost imposition on the federal government.

There is this habit—and I have it myself—to look upon a group that comes from Ottawa as the federal government, and we're not. We're simply representatives of people from all across Canada who are taxpayers, and collectively as taxpayers we're trying to find a way to lighten the load on all of us. So we come seeking your advice and information, as a local operator, as to what we can do to make this port more viable for the local people without any increased costs, certainly, for the federal government.

Mr. MacLauchlan: I can certainly appreciate where you're coming from. Again, I have to say that in my view the timing is a little bit out to change the costs of handling products through the port, and I guess I'm assuming here that the intent is to somehow download some of the costs, i.e. capital improvements, dredging, and whatever. Having said that, by all means I think we all have to realize that we must try to provide the services at the most efficient costs we can.

But getting back to what I said earlier, I don't think the freight rate assistance impact will be felt until one, two, or three years down the road. My feeling is that the reduction in the assistance to freight rates will force more shipping through the ports; it will increase the volumes handled through the ports; and therefore we will be better able to justify the costs that are going in there because it appears, at this point in time with the ports we have, that we're not handling enough volume with the existing user fees to justify the costs of having them.

[Traduction]

eau, au coût d'environ 6\$ la tonne. Ce n'est qu'un exemple. Il convient de souligner que l'avantage de transport par eau par rapport au transport par camion s'accroît avec la distance.

En résumé, le moment est mal choisi pour augmenter le coût de l'expédition et de la réception des marchandises dans cette région. Le raccord permanent, lorsqu'il sera terminé, relancera l'économie locale; le gouvernement provincial aura de meilleurs atouts pour attirer de nouvelles entreprises, entre autres, un meilleur réseau de transport et une excellente qualité de vie pour les employés hautement qualifiés et spécialisés. L'augmentation des droits d'utilisation neutralisera une partie de l'impact positif du raccordement permanent qui nous empêchera de contribuer davantage à l'amélioration des réseaux à l'avenir.

En terminant, je tiens à remercier personnellement le Comité d'être venu à Charlottetown entendre nos préoccupations. Je me ferai un plaisir d'ajouter à mes observations en réponse à vos questions.

Le président: Vous avez été très court et très concis, monsieur. Nous vous remercions beaucoup de votre déclaration.

Monsieur Gouk.

M. Gouk: J'aimerais simplement répéter ici ce que j'ai dit à la délégation de la ville de Charlottetown. Nous ne sommes pas venus pour fermer les ports ou pour imposer des droits supplémentaires. Nous cherchons des moyens de rendre les ports plus efficaces et nous sollicitons les avis des usagers à cet égard. Nous voulons que les ports rapportent davantage aux régions où ils se trouvent et représentent une dépense moindre pour le gouvernement fédéral.

Lorsqu'un groupe vient d'Ottawa, on a parfois l'habitude—je m'inclus—de considérer qu'il représente le gouvernement fédéral. Ce n'est pas notre cas. Nous sommes tout simplement des représentants des contribuables de tout le Canada. En tant que tels, nous essayons d'alléger leur fardeau et notre fardeau à tous. Vous êtes hommes d'affaires locaux. Nous voulons savoir comment, selon vous, nous pouvons rendre ce port plus rentable pour la population locale sans augmenter les dépenses, du moins à l'échelon fédéral.

M. MacLauchlan: Je comprends votre point de vue. Je répète cependant qu'à mon avis il est inopportun actuellement d'agir sur les coûts de la manutention des marchandises qui passent par ce port, et je suppose que ce qu'on a l'intention de faire c'est de refiler à quelqu'un d'autre une partie des coûts reliés aux immobilisations, au dragage etc. Cela dit, je pense que nous devons tous essayer de fournir les services requis de la façon la plus efficace possible.

Pour revenir à ce que disais un peu plus tôt, l'impact de la réduction de l'aide au transport des marchandises ne se fera vraiment sentir qu'au bout d'un an, deux ans ou même trois ans. Je m'attends à ce que cette mesure entraîne une augmentation du trafic, du volume des marchandises dans les ports de façon générale; nous serons donc mieux en mesure de justifier les coûts reliés à l'exploitation des ports; il semble qu'actuellement, avec les droits payables par les usagers que nous exigeons, nous n'ayons pas suffisamment de volume pour faire nos frais.

[Text]

[Translation]

• 0850

Hopefully with a fixed link, for instance, while Mr. McDonald from the city didn't think it would have an impact. . . I agree, I don't think it will have an impact on the use of the port, but I think it will have an impact on the construction of the fixed link; it will tend to level a competitive playing field.

I feel that our economy will grow, and so will our population, and there will therefore be more goods and service and more volume to the ports. This will be volume that can be handled by the ports. Generally ports are suited for commodities that obviously are transported in larger quantities. Small quantities delivered just in time are more conducive to trucking. I think the volumes to the ports will generate additional revenues even at the existing fees.

Mr. Gouk: In your cost comparison, when you mentioned \$6 a tonne for hauling, how much of that component would be the actual loading and unloading? I guess if you're dumping, unloading is a pretty small factor. Generally in terms of loading and unloading on a haulage where you've used that as an example, approximately what portion would be the loading and unloading factor?

Mr. MacLauchlan: Actually I don't have anything for loading or unloading in that number or in either case. That's just the actual port-to-port or origin-to-destination movement.

Now, granted trucking would take it right to the job site whereas—at least I can speak to the unloading—generally we unload and stockpile the material and reload it on trucks to take to the job site, but it's not happening at the same time. The average shipload of gravel is 30,000 tonnes. To save demurrage you unload it as quickly as you can, stockpile the material and use it over time.

Mr. Gouk: Do you get a lot of your aggregate from Newfoundland?

Mr. MacLauchlan: In the last few years most of what we received came from Newfoundland, but there's another significant quantity that comes from Nova Scotia as well, from the Canso Causeway area.

The Chairman: Mr. MacLauchlan, did that \$6-a-tonne fee include or exclude the pilotage fee?

Mr. MacLauchlan: The pilotage fee wouldn't be that significant, and I'm not sure what it is. All I know is that the cost to handle a tonne through the existing ports is 35¢. It would include that 35¢, but the pilotage fee is handled within the shipping cost by the shipping company, as I understand it. So I'm not aware of the direct cost, but on a 30,000-tonne load it wouldn't be significant as a per-tonne component.

Mr. McKinnon (Brandon—Souris): You touched on one of the things I was going to mention, Mr. Chairman, but I'll pick up on another one. I'm getting mixed messages from the two presentations thus far about the ability of the port to meet the needs of this economy on the island.

Il est à espérer qu'avec le raccordement permanent, alors que M. McDonald, de la ville, ne pense pas qu'il aurait un impact. . . Il n'en aura pas sur l'utilisation du port, mais il en aura un; entre autres, il aura tendance à uniformiser les règles du jeu.

Notre économie prendra de l'expansion et notre population s'accroîtra; il y aura plus de biens et de services qui circuleront et ainsi plus de volume dans les ports. Ce volume pourra être absorbé. Les ports conviennent davantage au transport des marchandises en grande quantité. Les petites quantités livrées juste à temps se prêtent davantage au transport par camion. L'augmentation du volume dans les ports produira des revenus supplémentaires, même avec les droits actuels.

M. Gouk: Lorsque vous avez comparé les coûts de transport, vous avez cité un exemple à 6\$ la tonne. Qu'elle était la part du chargement et du déchargement? Lorsque le contenu est simplement déversé, les frais de déchargement sont négligeables. De façon générale, cependant, dans les exemples de transport que vous avez utilisés, quel est la part approximative des frais entraînés par le chargement et le déchargement?

M. MacLauchlan: De fait, ces chiffres ne tiennent pas compte du chargement ou du déchargement. Ils représentent seulement le coût du transport d'un port à l'autre ou du point de départ au point d'arrivée.

Évidemment, avec le transport par camion, le matériau est livré directement au chantier—je m'en tiens au déchargement pour l'instant—nous déchargeons et entassons habituellement le matériau; il est chargé de nouveau à bord de camions et livré aux divers chantiers, mais pas nécessairement en même temps. Une charge de gravier fait en moyenne 30 000 tonnes. Pour réduire les surestaries, nous déchargeons le matériau le plus rapidement possible, l'entassons et l'utilisons plus tard.

M. Gouk: Recevez-vous beaucoup de granulats de Terre-Neuve?

M. MacLauchlan: Au cours des dernières années, il est venu en grande partie de Terre-Neuve, mais il y en a également une quantité importante qui provient de la Nouvelle-Écosse, de la région de la levée de Canso.

Le président: Les frais de 6\$ la tonne incluaient-ils le droit de pilotage, monsieur MacLauchlan?

M. MacLauchlan: Le droit de pilotage n'aurait pas été important. Je ne peux pas dire ce qu'il aurait été exactement. Tout ce que je sais, c'est que le coût de manutention d'une tonne est de 35c. dans les ports existants. Ces 35c. seraient inclus. Pour ce qui est du droit de pilotage, cependant, il entre dans le coût d'expédition et est assumé par la compagnie de transport maritime, si je comprends bien. J'ignore quel est le coût direct, mais pour un chargement de 30 000 tonnes, il ne représente pas grand-chose la tonne.

M. McKinnon (Brandon—Souris): Vous avez abordé un sujet que je voulais aborder, monsieur le président, mais je vais en choisir un autre. Si je me fie aux deux déclarations que nous avons entendues jusqu'à présent, les avis sont partagés quant à la capacité du port de répondre aux besoins de l'économie de l'île.

[Texte]

In your view, are there any structural shortcomings the port's authorities should address in order to meet the long-term needs?

Mr. MacLauchlan: Probably the issue that stands out most at present is the question of having an improved facility to accommodate cruise ships. At the moment, they dock at the railway wharf, which is the same facility through which aggregates and what have you are handled. If, for instance, there happens to be a ship in with a load of aggregate, the cruise ships have to dock out in the harbour and use tenders to bring the passengers back and forth.

Also we are in the midst of constructing a new commemorative park here on the waterfront. It is where the Fathers of Confederation walked up to Province House in 1864. It certainly would be an interesting place to have a cruise ship dock because of the historical value. I certainly think that would be a nice improvement.

Mr. McKinnon: Maybe I'm putting words in his mouth, but I felt that references made by a previous presenter about the city or province partnering with the federal level of government in making changes or improvements. . . Do you think that would be a viable approach for this community? I'm looking in terms of some improvements such as the one you were mentioning.

• 0855

Mr. MacLauchlan: I don't see why not. Sure, any form of partnering—public, private, federal, provincial—by all means would be viable.

Mr. McKinnon: I'm sensing that not just in transportation but in many other areas the federal government is looking at that as a procedural process to meet some of the future needs of our nation.

Thank you, sir.

Mr. Hubbard: Just to expand on this somewhat, your company does work all over the island. Are there other ports besides Charlottetown that are open for your commodities to come in, in terms of the barges you use to transport your aggregates, or is Charlottetown the only one you use?

Mr. MacLauchlan: We use Charlottetown and Summerside mainly.

To answer a question that was asked of the previous presenter regarding the draft in the Charlottetown harbour, it's approximately 30 feet. With, for instance, Canada Steamships' lake self-unloading ore-carrier-type unit, it seems they can haul about 1,000 tonnes per foot of draft. In other words, they can bring about 30,000 tonnes into Charlottetown. That's about where they feel comfortable with the 30-foot draft. Now, in Summerside the draft is about 23 feet, so they feel comfortable with 23,000 or 24,000 tonnes going into Summerside.

In the past we unloaded a portion of the load in Charlottetown if it was conducive. Sometimes it depends on the shipping schedules, whether they want to take the extra time to take that extra load, but it basically costs the same to charter the ship whether you have 23,000 tonnes, 30,000 tonnes or whatever. Certainly it is in the best interests of the receiver to maximize the load on the ship. We've had loads like that into both ports.

[Traduction]

À votre avis, y a-t-il des défauts structurels que les autorités portuaires devraient corriger pour répondre aux besoins à long terme?

M. MacLauchlan: La question qui retient probablement le plus l'attention actuellement est l'amélioration des installations destinées à accueillir les navires de croisière. Actuellement, ces navires arrivent au quai des chemins de fer, où sont également déchargés les granulats et les matériaux semblables. Si un navire y est déjà amarré et est en train de décharger de l'agrégat, les navires de croisière doivent mouiller dans le port et utiliser des navettes auxiliaires pour transporter les passagers.

Nous sommes en train d'aménager un nouveau parc commémoratif au bord de l'eau. C'est l'endroit où les Pères de la Confédération sont débarqués pour se rendre à Province House en 1864. La valeur historique de l'endroit en ferait un site idéal pour l'accostage des navires de croisière. Ce serait une amélioration très appréciée.

M. McKinnon: Je lui fais peut-être dire ce qu'il n'a pas dit, mais les déclarations d'un intervenant précédent au sujet de la possibilité que la ville ou la province s'allie au gouvernement fédéral pour apporter un certain nombre de changements ou d'améliorations. . . Pensez-vous que ce serait rentable pour votre localité? Je parle d'améliorations telles que celles que vous avez mentionnées.

M. MacLauchlan: Je ne vois pourquoi cela ne le serait pas. Tout partenariat—entre le public, le privé, le fédéral ou les provinces—serait rentable, c'est sûr.

M. McKinnon: J'ai l'impression que le gouvernement fédéral s'intéresse à cette façon de faire pour répondre à certains des besoins que le Canada de demain pourra avoir, pas seulement dans le domaine du transport, mais dans bien d'autres secteurs aussi.

Merci.

M. Hubbard: Dans le même ordre d'idée, votre entreprise est présente partout dans l'île. Outre le port de Charlottetown, y en a-t-il d'autres qui reçoivent vos marchandises comme les agrégats transportées par barges? Déchargez-vous uniquement à Charlottetown?

M. MacLauchlan: Nous utilisons surtout les ports de Charlottetown et de Summerside.

On a demandé au témoin précédent quel était le tirant d'eau du port de Charlottetown: c'est environ 30 pieds. Si l'on prend le cas des lacquiers auto-déchargeurs transporteurs de minerai de la «Canada Steamship», ce bâtiment peut transporter 1 000 tonnes par pied de tirant d'eau. Autrement dit, ces bateaux peuvent transporter quelque 30 000 tonnes à Charlottetown, ce que leur permettent confortablement les 30 pieds de tirant d'eau. À Summerside, le tirant d'eau est d'environ 23 pieds, et le lacquier peut donc aisément transporter de 23 000 à 24 000 tonnes.

Autrefois, nous déchargions une partie de nos marchandises à Charlottetown, si cela s'y prêtait. Cela peut dépendre des calendriers d'expédition, selon qu'ils sont prêts à rester le temps qu'il faut ou non pour prendre une cargaison supplémentaire; mais au fond, le prix pour affréter le bâtiment ne change pas, que l'on transporte 23 000 ou 30 000 tonnes de marchandises. Évidemment, il y va de l'intérêt de la compagnie réceptrice de maximiser le chargement à bord du navire. Nous avons déjà eu des chargements de ce type dans les deux ports.

[Text]

Mr. Hubbard: So really there are only two ports on P.E.I. that you feel can accommodate. . .

Mr. MacLauchlan: We haven't had the opportunity to bring those kinds of quantities into Souris or Georgetown mainly because of the proximity of the demand for that quantity of material that would make it efficient. Barge loads are certainly coming into Georgetown and Souris, which at least in the past have been in the 2,000-to 6,000-tonne load range. I guess that matches the demand in those areas better.

Mrs. Terrana: I just have one question. I understand that increasing user or any fees is not good for anyone, because we all have problems. Do you have alternative thoughts to that?

We have a reality that is dictating to us what our economy should be. Do you have other alternatives when you say we cannot increase fees? Do you have any suggestions? I don't seem to see any suggestion in your brief; I just seem to see a criticism of these increasing fees. Are there any ideas you can give that could help us?

Mr. MacLauchlan: I'm not saying fees shouldn't be increased ever. My point is about the timing; it would be a little bit too much to bear in the short term.

Now, in the long term there are two things. Increased productivity and volumes through the existing facilities are part of where the extra revenue may come from in the future. Certainly increased fees at a time when there are other adjustments that have to be made and accepted in the short term would be a little too much to bear in the short term.

The Chairman: Thank you, madam. One might argue that there is never going to be a right time to increase fees.

Mr. McGuire: Good morning, Blair. Do you see any possibility in the future that the private sector might positively influence the management of the ports, say, of Charlottetown, or the private sector might actually develop the port to make it more economically feasible? I know Charlottetown is a money-making port and it's not a burden to the federal government at the present time. Do you see anything in the future through private management or private industry developments in the port that would make it more economically viable?

Mr. MacLauchlan: To elaborate, I think in all areas of government there is a place for public-private partnering. In fact, I think it's important that governments do that. I feel the federal government is really a big machine politically in size, and in any of these areas it's going to require greater local input and participation to achieve the best service at the least possible cost, by all means.

Just to perhaps give some information, in 1991 the federal government decided to privatize the operation of the Green Gables golf course, which is in Parks Canada in Cavendish. At that time they were finding it difficult for government to

[Translation]

M. Hubbard: Donc, il n'y a vraiment que deux ports dans l'île qui puissent, d'après vous, recevoir. . .

M. MacLauchlan: Nous n'avons pas eu l'occasion de transporter ces chargements jusqu'à Souris ou à Georgetown, parce qu'il n'y a pas de demande suffisante et que cela ne serait pas rentable. Il y a déjà eu des barges qui se rendaient jusqu'à Georgetown et à Souris, et qui transportaient entre 2 000 et 6 000 tonnes. Cela correspond beaucoup mieux à la demande de ces régions avoisinantes.

Mme Terrana: Je n'ai qu'une question. Si je comprends bien, augmenter les droits des d'utilisateurs ou d'autres frais n'aident en rien personne, car nous avons tous des problèmes. Avez-vous des solutions de rechange à nous suggérer?

C'est la réalité d'aujourd'hui qui nous dicte ce que devrait être notre économie. À défaut d'augmenter les droits, quelles sont les autres solutions? Pouvez-vous nous en suggérer? Votre mémoire n'en suggère aucune, et vous vous contentez de critiquer l'augmentation des droits. Pouvez-vous nous faire part de certaines idées qui nous aideraient?

M. MacLauchlan: Ce n'est pas qu'il faudrait empêcher toute augmentation des droits, à tout jamais. Ce qui nous préoccupe, c'est le moment choisi pour le faire; à court terme, ce serait un peu trop à assumer.

À long terme, il faut tenir compte de deux facteurs. On pourrait peut-être espérer des revenus supplémentaires en augmentant la productivité et les volumes de marchandise qui transitent dans les installations actuelles. Si on doit augmenter les droits en même temps que l'on nous impose d'autres ajustements, cela nous semble un peu trop à avaler à court terme.

Le président: Merci, madame Terrana. Certains diront que le moment choisi pour augmenter les droits ne sera jamais le bon.

M. McGuire: Bonjour, Blair. Envisagez-vous l'éventualité que le secteur privé puisse influencer dans le bon sens sur la gestion des ports comme celui de Charlottetown, par exemple, ou que le secteur privé puisse aménager le port pour qu'il soit plus économiquement rentable? Je sais que le port de Charlottetown est lucratif et qu'il ne représente pas un fardeau financier pour le gouvernement fédéral, à l'heure actuelle. Envisagez-vous éventuellement de faire appel à la gestion privée ou à l'industrie privée pour aménager le port de façon à le rendre plus économiquement rentable?

• 0900

M. MacLauchlan: Il y aura toujours de la place pour le partenariat entre le privé et le public dans tous les secteurs du gouvernement. En fait, il est même important pour le gouvernement de se lancer dans des entreprises de partenariat. Le gouvernement fédéral étant une énorme machine politique, peu importe le secteur d'intervention, il aura de plus en plus besoin de la participation des collectivités locales pour donner le meilleur service qui soit aux meilleurs coûts possibles.

Si vous ne le saviez pas, en 1991, le gouvernement fédéral a décidé de privatiser l'exploitation du club de golf Green Gables qui se trouve intégré à Parcs Canada, à Cavendish. À cette époque-là, le gouvernement avait de la difficulté à gérer cette

[Texte]

manage the operation of a facility like that, to operate it seven days a week, trying to increase and decrease staff based on weather, time of the year, and what have you. It was probably difficult for an organization like the federal government to operate that type of a facility, and they were operating it at a loss.

It seemed that the main intent the government had was in fact to see that this golf course was operating and providing a nucleus for tourism development in the area and a place for the public to play golf. Beyond that, the operation of it wasn't in their best interests, I guess, so they decided to call for proposals to operate and maintain the golf course. We have been doing that successfully, in my view, for 12 years, and I think it's worked well for both parties.

That's just an example of how that can happen and where it can happen. I see no difference in the ports or in many things where government is involved. The direct delivery I think is more efficiently done through the private sector. There are different ways to do this.

The fixed link is a bigger example of going from public operation to private operation. We haven't too much experience yet with the public-private operation of ports, but definitely I think there are ways the private can participate and help ensure a more efficient and less costly operation of any service.

The Chairman: Mr. MacLauchlan, thank you very much for your submission to the committee.

Mr. MacLauchlan: Thank you very much for coming to Charlottetown.

The Chairman: Colleagues, we welcome to the table the Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce and its president, Wayne Hambly.

Mr. Hambly, will you be making the lead presentation?

Mr. Wayne Hambly (President, Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce): Yes, I will.

The Chairman: We invite you to introduce those who are in attendance with you and begin your report, sir.

Mr. Hambly: Thank you, Mr. Chairman, for the opportunity to make our presentation to your committee. I would like to introduce to you the general manager and executive director of the Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce, Mr. Harvey MacKinnon and Mr. Ken MacKenzie, who is a member of our transportation committee of the chamber.

We have prepared a brief and would ask your direction. We intended to read it through from start to finish and then respond to any questions you might have. Is that appropriate?

● 0905

The Chairman: That's fine, Mr. Hambly. The committee appreciates no more than a 15-minute presentation so we can have room for questions within the timeframe given.

Mr. Hambly: Great. Hopefully we won't burden you with anything more than that.

[Traduction]

exploitation, car il devait exploiter le club de golf sept jours par semaine, et faire face aux fluctuations de personnel qui dépendait de la météo, de la saison et d'autres facteurs. J'imagine qu'il était difficile pour une organisation telle que le gouvernement fédéral d'exploiter ce type d'installation, et l'exploitation était déficitaire.

Il semble que l'objectif premier du gouvernement, c'était d'exploiter ce club de golf pour qu'il serve de centre de rayonnement touristique dans la région et de centre de golf pour la population. Outre ces deux objectifs, le reste ne correspondait pas véritablement aux intérêts du gouvernement fédéral, et c'est pourquoi on a sans doute décidé de lancer des appels d'offre pour l'exploitation et l'entretien du club de golf. Or, aujourd'hui, après 12 ans de partenariat, je pense que l'on peut parler d'une réussite pour les deux parties.

Voilà un exemple de ce qui peut réussir. Je ne vois aucune différence entre le golf et les ports ou les autres secteurs d'activités du gouvernement. La prestation directe des services me semble beaucoup plus efficace si elle est faite par le truchement du secteur privé. Et il y a plusieurs façons d'y parvenir.

Autre exemple encore plus frappant de passage du public au privé, le cas du raccordement permanent. Nous n'avons pas encore une grande expérience de l'exploitation mixte des ports, mais je suis convaincu que le secteur privé peut mettre la main à la pâte et assurer une exploitation plus efficace et moins coûteuse des services.

Le président: Monsieur MacLauchlan, merci beaucoup d'avoir comparu devant le comité.

M. MacLauchlan: Merci beaucoup d'être venu à Charlottetown.

Le président: Mesdames et messieurs, nous accueillons maintenant le président de la Chambre de Commerce de la municipalité régionale de Charlottetown Wayne Hambly.

Monsieur Hambly, est-ce vous qui allez prendre la parole?

M. Wayne Hambly (président, Chambre de Commerce de la municipalité régional de Charlottetown): Oui, c'est moi.

Le président: Avant de commencer votre exposé, pourriez-vous nous présenter ceux qui vous accompagnent?

M. Hambly: Merci, monsieur le président, de nous permettre de comparaître. J'aimerais vous présenter le président directeur général de la Chambre de Commerce de la municipalité régional de Charlottetown M. Harvey MacKinnon et M. Ken MacKenzie, membres du comité des transports de notre Chambre de Commerce.

Nous avons préparé un mémoire, et voudrions savoir comment faire. Nous avons l'intention de le lire de la première à la dernière page, puis de répondre à vos questions, si vous en avez. Est-ce que cela vous convient?

Le président: C'est parfait, monsieur Hambly. Le comité souhaite que les exposés ne dépassent pas 15 minutes pour que nous puissions avoir le temps de poser des questions au cours de la période de temps qui vous est allouée.

M. Hambly: Très bien. Nous espérons ne pas vous ennuyer plus longtemps que cela.

[Text]

On behalf of the Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce, I wish to thank you for this opportunity to make you aware of our views.

The Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce represents a membership of over 600 serving the needs and interests of the business community. We in the chamber recognize and understand the fiscal restraints being faced by Transport Canada and fully support the government's commitment to control internal expenditures.

However, government must reciprocate by recognizing the significant measures undertaken by many firms and industries throughout the country towards greater efficiency, thus maintaining and expanding this country's competitive position in an increasingly competitive marketplace. The Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce applauds the government's stated intention of developing a stronger and more independent, business-like, and client-focused public service.

This chamber believes the only constant in today's world is increasing change. This demands a changed leadership to deal with it. What is required are smaller, interchangeable, decentralized modules built around information networks with flexible workforces that function as partnerships, not structured command-and-control hierarchies.

What is required are individuals and groups who think of themselves as small businesses with a stake in the community, with leaders who are not autocratic but rather who are listeners, situated close to and learning what clients need and want, articulating what the organization is trying to accomplish, and creating an environment in which employees can figure out what has to be done and then do it well.

This chamber firmly believes there has to be a set of objectives with a full partnership in mind. The complex and costly framework of regulations and legislation governing the marine mode is outdated and does not meet the needs of the industry that is reliant on marine transport, nor is it affordable to the Crown. The bureaucratic overhead is too high.

As partial evidence of this, we have been led to believe that Transport Canada is currently exploring the imposition or expansion of user fees of a larger magnitude, no doubt to cover in part this bureaucratic waste.

Further evidence of the need for strong marine transportation is the fact that we now have no rail system on P.E.I., making us even more dependent on water transport. We cannot operate as does the U.S. because of our demographics, geography, population base, distance to markets, and weather.

The Charlottetown chamber is prepared to enter into negotiations with government to identify which services are required, who is best suited to deliver them, and what associated costs should be attributed, either to the client or to the Crown.

[Translation]

Au nom de la Chambre de commerce de la municipalité régionale de Charlottetown, je vous remercie de nous avoir permis de vous exposer notre point de vue.

La Chambre de commerce de la municipalité régionale de Charlottetown compte 600 membres préoccupés des besoins des intérêts des gens d'affaires. La Chambre de commerce reconnaît et comprend les contraintes financières de Transports Canada et appuie sans réserves les efforts du gouvernement pour contrôler les dépenses internes.

En retour, le gouvernement doit reconnaître les importantes mesures qu'ont prises de nombreuses entreprises et industries partout au pays pour accroître leur efficacité et, partant, maintenir et solidifier la position concurrentielle de notre pays dans un marché de plus en plus axé sur la compétitivité. La Chambre de commerce de la municipalité régionale de Charlottetown applaudit l'intention qu'a manifestée le gouvernement de créer une fonction publique plus dynamique, plus indépendante, plus semblable à une entreprise et plus axée sur la clientèle.

La Chambre de commerce estime que la seule constante dans le monde d'aujourd'hui est l'accélération du changement, ce qui exige un nouveau leadership. Il faut abandonner la hiérarchie structurée fondée sur le commandement et le contrôle pour adopter des petits modules décentralisés et interchangeables rayonnant autour de réseaux d'informations et d'une main-d'oeuvre souple fonctionnant dans un modèle de partenariat.

Nous avons besoin de groupes et de personnes qui se perçoivent comme des petites entreprises bien implantées dans la collectivité et dont les dirigeants, au lieu d'être autocrates, sont plutôt à proximité et à l'écoute des besoins de leur clientèle. Ils doivent être en mesure d'articuler les objectifs visés par l'organisation et de créer un environnement au sein duquel les employés sont en mesure de comprendre ce qu'il convient de faire et de bien le faire.

La Chambre de commerce est convaincue qu'il faut établir une liste d'objectifs dans la perspective d'un partenariat intégral. Le cadre complexe et coûteux des mesures législatives et des règlements qui gouvernent le mode maritime est dépassé et ne répond pas aux besoins des secteurs industriels qui dépendent du transport maritime. En outre, la lourdeur de la bureaucratie est telle que la Couronne n'a plus les moyens d'assumer un tel système.

J'en veux pour preuve, entre autres, le fait qu'il semblerait que Transports Canada envisage actuellement d'imposer des droits à l'utilisateur ou de les augmenter sensiblement, sans aucun doute pour payer en partie ce gaspillage bureaucratique.

Nous avons d'autant plus besoin d'un système de transport maritime vigoureux qu'il n'existe plus de transport ferroviaire à l'Île-du-Prince-Édouard, ce qui nous rend encore plus dépendants du transport maritime. Pour des raisons de démographie, de géographie, de bassins de population, de distances par rapport aux marchés et de climat, nous ne pouvons pas fonctionner comme les États-Unis.

La Chambre de commerce de Charlottetown est disposée à s'engager dans des négociations avec le gouvernement pour déterminer quels services sont requis, qui est le mieux en mesure de les offrir et qui, du client ou de la Couronne, devrait

[Texte]

We believe this partnership must have as an objective a new legislative and regulatory framework, which is affordable and which will increase, not diminish, Prince Edward Island's marine industrial competitiveness in the global economy in absolute terms.

Specifically, but not exclusively, this chamber recommends and is prepared to support initiatives such as that the coast guard become more businesslike by building upon its current internal strengths. We believe it would be counter-productive if the Harbours and Ports activity, which is one of the few Coast Guard programs with a strong commercial mind-set and practice, were broken out of the organization as a separate operating agency.

On the contrary, we believe your other coast guard activities, such as aids to navigation, ice-breaking, marine radio, and ship safety, should be more closely aligned with and focused upon getting commercial fishing, ferries, and pleasure ships and boats in and out of harbours and ports as safely and expeditiously as possible, i.e., supported and directly linked to the Harbours and Ports program and activity.

Our second recommendation is that an industry-government task force be appointed to examine all aspects of the Canadian Coast Guard operation on Prince Edward Island. We would also recommend that this process would entail having a select group of stakeholders on Prince Edward Island and senior government officials who would be given a short time frame in which to report to the minister on their findings and progress. This task force would be chaired by an independent third party who could deliver the consensus of the group directly to the minister.

Third, we recommend that offshore search and rescue activities be transferred to the Department of National Defence, the navy. This is an activity that is suited to the command-and-control structure found in the military, is non-commercial in that it is unlikely to be conducive to cost recovery, and would give the military a productive peacetime role that would be compatible with and complementary to what we perceive to be a requirement for an expanded sovereignty role in Canada's territorial waters. The inshore search and rescue function should remain within the coast guard.

Fourth, we recommend that a comprehensive cost-benefit analysis and public consultation be undertaken before any programs or services currently provided by the coast guard are eliminated or downloaded to the provinces.

Fifth, we compliment you on the decision to lift the *Irving Whale*. This chamber would support the best alternative. The costs should be paid out of the ship's source oil pollution fund and not directly by taxpayers.

[Traduction]

assumer les coûts que cela comporte. Nous pensons que ce partenariat devrait avoir pour objectif de formuler un nouveau cadre législatif et réglementaire abordable. En termes absolus, ce nouveau cadre devrait non pas diminuer, mais augmenter la compétitivité de l'industrie maritime de l'Île-du-Prince-Édouard dans l'économie mondiale.

Plus précisément, la Chambre de commerce recommande et appuie des initiatives comme celle qui vise à faire fonctionner la Garde côtière davantage comme une entreprise, en tirant parti de ses points forts actuels. Nous croyons qu'il serait contre-indiqué de soustraire à l'organisation les activités liées aux havres et aux ports et d'en faire une organisation distincte, étant donné qu'il s'agit de l'un des rares programmes de la Garde côtière doté d'une solide perspective commerciale.

Nous estimons, au contraire, que les autres activités de la Garde côtière, comme les aides à la navigation, le déglacage, la radio maritime et la sécurité des navires devraient être plus étroitement harmonisés avec les initiatives visant à permettre qu'entrent et sortent des ports le plus sécuritairement et le plus rapidement possible les navires commerciaux, les bateaux de pêche, les traversiers, ainsi que les embarcations de plaisance. Les activités devraient relever directement du programme des havres et des ports.

Notre deuxième recommandation est que l'on crée un groupe de travail industrie-gouvernement chargé d'examiner tous les aspects des opérations de la Garde côtière canadienne à l'Île-du-Prince-Édouard. Dans le cadre de ce processus, on devrait choisir un groupe d'intervenants de l'Île-du-Prince-Édouard et des hauts fonctionnaires du gouvernement, à qui l'on donnerait le mandat de faire rapport au ministre de leurs conclusions dans un bref délai. Ce groupe de travail serait présidé par une tierce partie indépendante qui pourrait transmettre directement au ministre le consensus du groupe.

• 0910

Troisièmement, nous recommandons que l'on transfère au ministère de la Défense nationale, plus précisément à la Marine, les activités de recherche et de sauvetage en haute mer. Il s'agit là d'une activité qui se prête bien à la structure de commandement et de contrôle qui a cours chez les militaires. C'est aussi une activité non commerciale qui ne saurait déboucher sur le recouvrement des coûts et qui donnerait aux militaires un rôle productif en temps de paix tout à fait conforme et complémentaire à la nécessité, pour le Canada, d'affirmer davantage sa souveraineté sur ses eaux territoriales. La fonction recherche et sauvetage le long des côtes devrait continuer à relever de la Garde côtière.

Quatrièmement, nous recommandons que l'on procède à une analyse coûts-avantages exhaustive et à une consultation publique avant de supprimer ou de céder aux provinces tout programme ou service actuellement offert par la Garde côtière.

Cinquièmement, nous vous félicitons de la décision de renflouer le *Irving Whale*. La Chambre de commerce est prête à appuyer la meilleure solution de remplacement. Quant aux coûts de l'opération, ils devraient être payés à même le fonds du navire prévu pour les accidents pétroliers et non pas directement par les contribuables.

[Text]

Sixth, we recommend that if the coast guard radio station in Montague is to be relocated—and I stress if it is to be relocated—it be re-established at the Charlottetown base. This chamber has frequently reiterated the importance of the Charlottetown base in a downsized configuration consistent with diminishing needs because of its strategic location within the Northumberland Strait–Gulf of St. Lawrence region, and that it's vital continuance is more than fully justifiable. Why keep the *Henry Larson* or *Terry Fox* in Dartmouth when most of the work is done in the gulf region? In addition, we strongly recommend that these ships be based in Charlottetown.

These two initiatives are highly complementary to the construction and operation of the fixed link and would ensure that the future organization and dedicated workforce in Charlottetown is positioned to deliver all of the programs and services required by this region's shipping, fishing and marine community and their stakeholders in an effective and efficient manner.

We recommend that a local port management committee be established with the requisite framework, representation and mandate to allow it to influence the coast guard towards the essential maintenance, upgrading and modernization of infrastructure in the Port of Charlottetown. This port, because of its year-round accessibility, should be given priority in order that this necessary capability is not lost or jeopardized.

We also recommend that the pilotage authority be done away with and that this entire activity be turned over to the private sector.

Further, we recommend that regional operations centres be eliminated. We question the value of regional operations centres for the Canadian Coast Guard. For instance, Charlottetown fisheries and marine operation for P.E.I. used to operate on its own with a minimum of reporting to a small headquarters group in Ottawa. This was local authority with responsibility and accountability.

What is required is strong local leadership with a clear business plan to deliver essential services at minimal cost. When a substructure is created, you end up with barriers to communication and multiply your overhead. You require an integrated organization.

The above listing is not all-inclusive, nor is it prioritized. It is presented so that you are aware of our concerns, needs and ideas, and so that you can influence policy for needed change. That is the essence of partnership. We believe it is essential that there be put in place an organization where people are challenged to provide optimum service at minimum cost, where there is a strong, accessible, local leadership that is vested with both authority and accountability, where local spending authority resides so that the local economy can receive benefits from the coast guard's necessary operational presence, where traditional management tasks are pushed down to the employees, thus optimizing human resources and challenging upper management

[Translation]

Sixièmement, nous recommandons que si la station de radio de la Garde côtière de Montague doit être relocalisée—et cela est très important—il faudrait qu'elle le soit à la base de Charlottetown. La Chambre de commerce a fréquemment mentionné l'importance de la base de Charlottetown dans une configuration réduite compatible avec réduction des besoins en raison de son emplacement stratégique dans la région du détroit de Northumberland et du Golfe du St-Laurent. En raison de son importance vitale, son maintien est plus que justifié. Pourquoi garder le *Henry Larson* ou le *Terry Fox* à Dartmouth, alors que la plupart du travail se fait dans la région du golfe? De plus, nous recommandons instamment que ces navires soient basés à Charlottetown.

Ces deux initiatives sont parfaitement complémentaires à la construction et au fonctionnement du raccordement permanent. Ainsi, l'organisation future et la main-d'œuvre de Charlottetown seraient en mesure de fournir de façon efficace et efficiente tous les programmes et services qu'exige la collectivité maritime, soit les expéditeurs, les pêcheurs, les armateurs et les autres intervenants.

Nous recommandons d'instituer un comité local de gestion du port doté du cadre, de la représentation et du mandat voulus pour lui permettre d'amener la Garde côtière à assurer l'entretien essentiel, la rénovation et la modernisation de l'infrastructure du port de Charlottetown. Étant donné qu'il est accessible toute l'année, on devrait accorder à ce port la priorité pour ne pas compromettre ou perdre cet outil indispensable.

Nous recommandons également de supprimer l'administration du pilotage et de remettre toute cette activité entre les mains du secteur privé.

En outre, nous recommandons de supprimer également les centres d'opération régionaux. Nous mettons en doute la valeur de ces centres pour la Garde côtière canadienne. Par exemple, les opérations maritimes et de pêche de Charlottetown pour l'Île-du-Prince-Édouard fonctionnaient auparavant de façon autonome et relevaient, de façon minimale, à un petit groupe au siège social à Ottawa. Il s'agissait là d'une administration locale transparente et responsable.

Nous avons besoin de dirigeants locaux dynamiques munis d'un plan d'entreprise claire pour fournir ces services essentiels à un coût minimal. Lorsqu'on crée une sous-structure, on élève des obstacles à la communication et on multiplie les frais généraux. On a au contraire besoin d'une organisation intégrée.

Cette liste de recommandations n'est ni exhaustive ni priorisée. Nous vous la présentons pour que vous soyez au courant de nos préoccupations, de nos besoins et de nos idées et, également, pour que vous puissiez influencer la politique gouvernementale en faveur de changements souhaitables, ce qui est l'essence même d'un partenariat. Nous estimons qu'il est essentiel d'instituer une organisation dont les membres relèveraient le défi de fournir des services de la plus haute qualité au plus bas coût possible. Il nous faut pouvoir compter sur des leaders locaux dynamiques et accessibles, qui soient dotés à la fois d'autorité et de transparence. Il faut également que le pouvoir de dépenser soit entre les mains d'entrepreneurs

[Texte]

to face real leadership issues, where consultation is walked, not just talked, and where clients' needs enjoy priority over the perceived needs of the organization.

[Traduction]

locaux pour que l'économie locale puisse bénéficier de la présence des opérations fort nécessaires de la Garde côtière. Il faut confier les tâches de gestion traditionnelle aux employés, permettant ainsi de tirer le meilleur parti des ressources humaines et de laisser à la haute direction le défi très réel du leadership. Il faut que la consultation ne soit pas un vœu pieux, mais une expérience concrète et où les besoins des clients ont préséance sur ceux de l'organisation.

• 0915

The Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce is prepared to act as a conduit for our membership and for the local community in a partnership that would be designed to work toward the reformation of Transport Canada's involvement in the marine regime in this region.

We are seeking to reduce both marine-sector and government costs to enhance the competitive advantage for those involved in the sector for the benefit of this province's and this country's economy through the establishment and maintenance of a cost-efficient marine transportation infrastructure.

Mr. Chairman, we thank you for your attention. We would look forward to working with the government in true partnership in developing a coast guard suited to these changing times.

This is respectfully submitted by the Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hambly. Your particular submission to this committee does offer the suggestions all members of the committee appreciate receiving.

Mr. MacKenzie, it's good to see you here, sir. I work closely with the Hamilton and District Chamber of Commerce and the transportation subcommittee. We like to keep in touch with each other and visit each other just to see the development of modes of transportation and how Hamilton benefits from or is in need of those different modes.

May I just say, before we go into questioning, on your second point, Mr. Hambly, where you talked about the request of a task force to examine aspects of the coast guard operation, may I assure you that we are, as you put it, "walking the talk". Consultation is being walked currently. The Marine Advisory Board, you might be aware, is currently assessing the coast guard situation in the country in terms of service, cost-recovery, user fees, etc.

The Standing Committee on Transport, an extension of the House of Commons, is crossing the country and visiting the Maritimes to get a better handle on the situation of the coast guard here in the Maritimes and across the country. It's part of the terms of reference handed to us by the Hon. Doug Young.

On top of that, once this committee makes its recommendations by the end of April there then begins a process of regional consultations across the country at which time, again, opportunities will be available to organizations such as yourself and others to make presentations to those regional consultations.

La Chambre de commerce de la municipalité régionale de Charlottetown est disposée à servir de courroie de transmission pour nos membres et pour la collectivité locale dans un partenariat conçu pour réformer le rôle de Transports Canada dans l'industrie maritime de la région.

Nous souhaitons réduire à la fois les coûts du secteur maritime et du gouvernement de façon à promouvoir la compétitivité des intervenants du secteur, et ce pour le plus grand bien de l'économie de la province et du pays. Nous y parviendrons en créant et en maintenant une infrastructure de transport maritime rentable.

Monsieur le président, nous vous remercions de votre attention. Nous attendons impatiemment de collaborer avec le gouvernement dans un véritable partenariat pour façonner une garde côtière bien adaptée aux temps qui changent.

Le présent mémoire est respectueusement soumis au comité par la Chambre de commerce de la municipalité régionale de Charlottetown.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hambly. Votre exposé devant le comité renferme le genre de suggestions que tous les membres du comité aiment recevoir.

Monsieur MacKenzie, je suis heureux de vous voir ici. Je travaille étroitement avec la Chambre de commerce de Hamilton et de son district ainsi qu'avec le sous-comité des Transports. Nous gardons constamment le contact l'un avec l'autre et nous nous rendons mutuellement visite pour surveiller l'évolution des modes de transport et voir comment Hamilton tire parti ou a besoin de ces différents modes de transport.

Avant de passer aux questions, permettez-moi de revenir sur votre deuxième point, monsieur Hamly. Vous avez demandé que l'on crée un groupe de travail pour examiner toutes les opérations de la garde côtière. À cet égard, je peux vous donner l'assurance que, comme vous le souhaitez, nous posons des gestes concrets. D'ailleurs, des consultations sont actuellement en cours. Comme vous le savez peut-être, le Conseil consultatif du transport maritime évalue à l'heure actuelle la situation de la Garde côtière au pays, sur le plan du service, du recouvrement des coûts, des frais à l'utilisateur, etc.

Le Comité permanent des transports, prolongement de la Chambre des communes, tient des audiences d'un bout à l'autre du pays et visite les Maritimes pour mieux comprendre la situation de la garde côtière ici dans les Maritimes et ailleurs au pays. Cela fait partie du mandat que nous a confié l'honorable Doug Young.

Et ce n'est pas tout. Une fois que notre comité aura remis ces recommandations à la fin d'avril, un processus de consultation régional débutera et, encore une fois, des organisations comme la vôtre et d'autres encore auront l'occasion d'y présenter des instances.

[Text]

So I would think you couldn't have more consultations going on across this country at the present time between now and the end of June that you'd want to spend any more money on. I'm confident that by the end of August the minister will have a pretty good handle on the opinions, concerns and directions from the stakeholders and the users of the system, the marine sector as a whole and even specifically the coast guard, to take with him to cabinet in the form of proposed legislation, and eventually the House of Commons.

So we look forward to all that. I hope that satisfies a need there.

Mr. Hambly: It's certainly encouraging to hear this. That particular kind of communication is paramount.

The Chairman: We'll begin our questioning with Mr. Gouk.

Mr. Gouk: I don't actually have too many questions—you've prepared your brief fairly concisely—other than to add to the comments of the chairman. We're not out here to sell a preconceived package. We're an all-party committee. Basically what we're looking for are the kinds of things you've provided. In fact, if you have any more detailed plan of action for your port, then now—and when I say now, I mean within the coming weeks—would be an excellent time to outline that for us. You can still send additional information to the committee.

What we're looking for is basically exactly what you've outlined in here—what you feel you need. We're looking at ways to get rid of the bureaucracy. We know that's a cost that provides no benefit of anything. It creates greater costs.

We agree with what you said, that you can operate your port here far better than anyone can operate it from Ottawa. So whatever you have in mind on how that should be structured and how it should operate—that's what we're here to learn.

• 0920

The Chairman: Do you have any questions, Mr. Gouk?

Mr. Gouk: No.

The Chairman: Mrs. Terrana.

Mrs. Terrana: Good morning, and thank you for a good, positive brief. Thank you for all the recommendations.

You make no mention of ice-breaking. Is there any concern you have in this area? Do you use it often? I notice you are frozen right now. I'm from British Columbia. I'm not used to it.

Mr. Hambly: I guess it's so common to us that we perhaps didn't think it needed to be mentioned.

There's no question that ice-breaking is an important part of the kind of service that is required, particularly this year with the potato industry using our harbour as extensively as it has, and what have you. I would be happy to ask one of our other two members if there are any points they would like to make, particularly around the ice-breaking component.

[Translation]

En conséquence, je ne pense pas qu'il soit utile de dépenser davantage d'argent puisqu'on ne saurait avoir davantage de consultations pan-canadiennes qu'on en aura d'ici la fin de juin. Je suis convaincu que d'ici la fin d'août, le ministre aura une bonne idée des opinions, préoccupations et orientations des intervenants et des utilisateurs du système, du secteur maritime dans son ensemble et même, plus précisément, de la Garde côtière. Il sera alors en mesure de présenter cela au Cabinet sous la forme d'un avant-projet de loi et, éventuellement, à la Chambre des communes.

C'est d'ailleurs ce que nous attendons tous impatiemment. J'espère que cela répond à vos besoins.

M. Hambly: Il est certes encourageant d'entendre cela. Ce genre de communication est d'une importance suprême.

Le président: Nous allons commencer les questions avec M. Gouk.

M. Gouk: Vous venez de nous présenter un mémoire plutôt concis et je n'ai pas vraiment beaucoup de questions à poser. Je voudrais simplement ajouter à ce qu'a dit le président. Nous ne sommes pas ici pour vendre des solutions préconçues. Notre comité se compose de représentants de tous les partis. Essentiellement, nous sommes en quête d'un apport comme le vôtre. En fait, si vous avez un plan d'action plus détaillé pour votre port, le moment serait particulièrement bien choisi maintenant—j'entends par là dans les semaines à venir—pour nous en faire part. Vous pouvez toujours envoyer des renseignements supplémentaires au comité.

Nous recherchons précisément des solutions comme celles que vous proposez ici, des solutions qui répondent à vos besoins. Nous cherchons des moyens de nous débarrasser de la bureaucratie. Nous savons que la bureaucratie n'avantage personne et qu'elle est source de coûts supplémentaires.

Nous sommes tout à fait d'accord avec vous lorsque vous dites que vous êtes en mesure de gérer votre port bien mieux que quiconque peut le faire depuis Ottawa. Nous sommes donc très ouverts à toutes vos idées sur la structure et le fonctionnement du port.

Le président: Avez-vous des questions, monsieur Gouk?

M. Gouk: Non.

Le président: Madame Terrana.

Mme Terrana: Bonjour. J'ai beaucoup apprécié votre mémoire, qui était à la fois excellent et positif. Je vous remercie de toutes vos recommandations.

Vous n'avez pas parlé du déglçage. Avez-vous certaines préoccupations à cet égard? Et y avez-vous recours souvent? J'ai remarqué que le port était gelé à l'heure actuelle. Je suis de la Colombie-Britannique et je n'ai pas l'habitude de voir cela.

M. Hambly: Je suppose que nous y sommes tellement habitués que nous n'avons pas cru nécessaire de le mentionner.

Il est indéniable que le déglçage est un volet important du service requis, particulièrement cette année alors que l'industrie de la pomme de terre a énormément besoin de notre port. Je demanderais à l'un ou l'autre de nos deux autres membres s'ils ont quelque chose à ajouter, surtout en ce qui concerne le déglçage.

[Texte]

Mr. Ken MacKenzie (Member, Transportation Committee, Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce): I would add that we're only a year-round port as long as we have ice-breaking service. We are dependent upon it. We know it's an expensive operation, and if a major portion of the cost of ice-breaking services had to be borne by our shippers, I'm afraid it would tend to discourage our shipping activity considerably.

Mrs. Terrana: Let me then ask you a question. Yesterday one of our presenters in St. John's, Newfoundland, brought up the closing of the port for a time of the year. What kind of impact would that have on the economy if you had to close it during January, February and March—whenever the time is—in order to decrease the cost of ice-breaking? It's becoming a difficult situation.

Mr. MacKenzie: It would increase transportation costs substantially and I'm afraid it would tend to adversely affect our ability to compete in export markets.

Mr. Hubbard: I sense from your briefs that you have a certain amount of frustration with bureaucracy in trying to deal with the many levels of the marine sector, which you would like to see put on a more level playing ground. Overall, the biggest costs we're talking about are ice-breaking and dredging for many of these ports here in Atlantic Canada.

We have about five ports, I believe, five or six significant ports, here in Prince Edward Island and probably another hundred or so fishing ports. In terms of these operations, are you saying that many of them could become local development corporations, which would look after their own activity and not rely heavily upon the federal government except for dredging and ice-breaking? Is this part of your philosophy on it?

Mr. Hambly: There has to be a fine line. I think that in a lot of these changes we would like to see some significant consultation with the affected ports or the affected people. It's our understanding that when you talk about the dredging requirements in some of the smaller ports, there isn't the financial base in those areas to support that cost alone. I know the government has made the decision that they're going to be doing away with dredging in some of these ports and that type of thing.

To our mind, the consultation with the people who are going to be directly affected is imperative in order to try to work out some solutions to that situation, because if it isn't done, they'll just put them right out of business.

Mr. Hubbard: So you're suggesting to this committee, for example, that if the decision is made to keep two or three ports open in the winter here in Prince Edward Island or to restrict the number of fishing ports from 100 to 50, there should be consultation with local groups before any decisions are made on these issues. Is this, Mr. Hambly, what your position would be?

• 0925

Mr. Hambly: I think it would certainly be reasonable to have some kind of dialogue, absolutely.

Mr. McKinnon: This is a small comment more than a question, Mr. Hambly. I'm from the prairies, a city of about 45,000 people, Brandon, Manitoba. We face a lot of similar kinds of concerns when it comes to air service in northern and

[Traduction]

M. Ken MacKenzie (membre, Comité de transports, Chambre de commerce de la municipalité régionale de Charlottetown): J'ajouterais que notre port est ouvert toute l'année pour autant que nous puissions compter sur un service de déglacage. Nous dépendons énormément de ce service. Nous savons que cela coûte cher, et je crains que si l'on demandait aux armateurs d'assumer la majeure partie des coûts de ce service, cela aurait pour effet de réduire considérablement leurs activités.

Mme Terrana: Permettez-moi de vous poser une question. Hier, à St. Jean (Terre-Neuve) l'un de nos témoins a fait allusion à la fermeture du port pendant une certaine période de l'année pour réduire le coût du déglacage. Quel incident la fermeture du port pendant les mois de janvier et de février et de mars—peu importe la période—aurait-elle sur l'économie? La situation devient de plus en plus difficile.

M. MacKenzie: Cela augmenterait considérablement les coûts de transport et je crains que cela ne nuise à notre compétitivité sur les marchés d'exportation.

M. Hubbard: J'ai cru déceler dans votre exposé une certaine frustration à l'égard de la bureaucratie qui a cours à de nombreux niveaux dans le secteur maritime, bureaucratie dont vous souhaiteriez vous défaire en partie. Dans l'ensemble, les coûts les plus importants liés aux nombreux ports de l'Atlantique du Canada sont le déglacage et le dragage.

Ici, à l'Île-du-Prince-Édouard, nous comptons cinq ports, je crois, cinq ou six ports importants et probablement une centaine de petits ports de pêche. Estimez-vous qu'un grand nombre de ces ports pourraient devenir des sociétés de développement locales qui veilleraient à leurs propres activités sans dépendre fortement du gouvernement fédéral, sauf pour le déglacage et le dragage? Est-ce là en partie ce que vous préconisez?

M. Hambly: C'est délicat. Je pense qu'avant d'entreprendre un grand nombre de changements en ce sens, nous souhaitons qu'il y ait des consultations approfondies avec les ports et les intervenants touchés. Vous avez parlé des besoins de dragage et nous croyons savoir que certains petits ports ne jouissent pas des assises financières voulues pour assumer ces coûts à eux seuls. Je sais que le gouvernement a pris la décision de mettre un terme au dragage dans certains de ces ports.

À notre avis, il est impérieux de tenir des consultations avec les personnes qui seront directement touchées afin d'essayer de trouver des solutions au problème car, à défaut de cela, ces initiatives les jetteront sur le pavé.

M. Hubbard: Autrement dit, vous préconisez que si le gouvernement décide de conserver trois ou quatre ports ouverts en hiver ici, à l'Île-du-Prince-Édouard, ou de restreindre de 100 à 50 le nombre des ports de pêche, avant d'aller de l'avant, il devrait consulter au préalable les groupes locaux. Est-ce donc là, monsieur Hambly, la position que vous adoptez?

M. Hambly: Je pense certainement qu'une forme de dialogue serait souhaitable.

M. McKinnon: Je voudrais ici faire une remarque plutôt que poser une question, monsieur Hambly. Je suis originaire de Brandon, dans le Manitoba; c'est une ville d'environ 45 000 habitants, située dans les Prairies. Nous connaissons le même

[Text]

remote Canada. In the interior of the prairies we have numerous airports that are exactly in the same circumstances as what I hear my colleague referring to in the fishing port circumstance. It's a very — you use the expression — thin line in terms of sustaining the viability of a community with transportation.

Churchill, Manitoba, is an example. It relies on air service. They also rely on moving grain. It's the only interior port we have; and in part the reason I'm here is to get a handle on what the committee is hearing about transportation in Canada.

My comment is that we are facing the same levels of problems as you folks are down here, but in a different mode of transport. Do you have any recommendations on air service, let alone ports, that. . . I'm a long way off topic, Mr. Chairman.

Mr. Hambly: Do you want me —

Mr. McKinnon: No, obviously it's not a fair question.

Mr. Hambly: But if we could come back to the idea of the smaller ports around P.E.I., I see the relationship you're referring to. Whether it's viable to keep 100 of these small ports open or 50 is an excellent question, and my sense is that perhaps it isn't viable. But I don't think one should unilaterally just close them down without discussing with the people who are going to be affected what alternatives would be open to them, whether it means combining two ports, making one port out of two, or redirecting fishing fleets into other ports or whatever. There has to be some kind of a —

The Chairman: Part of a direction process that would probably take place vis-à-vis if a particular port, wharf, dock, what have you, in a community. . . if the municipality wants to take it over that would be made available to them, or beyond that, if private enterprise wanted to take it over and do something with it, it would be made available to them. There are many options.

Mr. McKinnon: The long and the short of it is that what we've been doing in transport in Canada, throughout this country, is not currently sustainable given all the problems we have.

Mr. Hambly: That's correct.

Mr. McKinnon: So we're going to have to make some hard decisions. But I think what my colleague and you are really saying is that as long as there's a consultation procedure maybe we can work out some compromises between neighbouring ports or neighbouring airports, if you will, as well.

The Chairman: But I'd like to add, Mr. McKinnon, that those hard decisions you speak of are always going to be made with fairness and equitably in terms of the whole picture.

Gentlemen, thank you very much for coming before the committee. We appreciate the presentation given to us by the Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce.

Mr. Hambly: Thank you.

[Translation]

genre de problème en matière de relations aériennes avec le Nord et avec des régions éloignées du Canada. Dans les Prairies mêmes, il y a de nombreux aéroports qui répondent exactement à la description que fait mon collègue quand il parle de la situation des ports de pêche. Comme vous le dites si bien, il faut être prestidigitateur pour assurer la viabilité d'une collectivité avec les transports.

Voyez l'exemple de Churchill, dans le Manitoba: la ville dépend des liaisons aériennes, mais en même temps il faut aussi transporter les céréales. C'est le seul port intérieur que nous ayons et si je suis ici, c'est en partie pour me mettre au courant de ce que le Comité entend comme témoignages sur les transports au Canada.

Nos problèmes de liaisons sont tout aussi aigus que les vôtres, il s'agit simplement d'un autre mode de transport. Avez-vous des recommandations pour les services aériens, sans parler des ports, qui soient. . . Je m'écarte du sujet, monsieur le président.

M. Hambly: Est-ce que vous voulez que je. . .

M. McKinnon: Non, je n'aurais pas dû vous poser cette question.

M. Hambly: Mais si nous pouvions revenir à cette idée de ports plus petits tout autour de l'Île-du-Prince-Édouard, je vois bien le rapport qu'il y a avec votre question. Il est tout à fait pertinent, en effet, de se demander s'il est plus rentable de conserver une centaine de ces petits ports en activité ou seulement 50, et personnellement je pense que cela ne l'est pas, mais on ne devrait pas pour autant les fermer unilatéralement, sans discuter, avec ceux qui seront touchés par cette fermeture, des autres options qui se présentent, par exemple de conjuguer deux ports, c'est-à-dire de faire un port à partir de deux ou de diriger les flottilles de pêche dans d'autres ports, par exemple. Cela ne devrait pas se faire sans une sorte de. . .

Le président: Supposons qu'un port, un quai, un dock, ou autre dans une collectivité. . . Si une municipalité, par exemple, voulait en assumer la gestion ou, allons plus loin encore, si une entreprise privée voulait s'en charger, cette option devrait leur être ouverte. C'est à ce genre d'options que je pense, et il y en a beaucoup.

M. McKinnon: Mais tout cela revient à dire qu'avec toutes les difficultés que nous connaissons il est impossible de maintenir intact le réseau de transport au Canada que nous avons connu à ce jour.

M. Hambly: C'est exact.

M. McKinnon: Nous allons donc être forcés de prendre des décisions pénibles. Ce que vous et mon collègue êtes en train de dire, c'est qu'il est possible, en procédant à des consultations, de parvenir à un compromis entre des ports ou des aéroports voisins, avec de la bonne volonté.

Le président: J'aimerais ajouter, monsieur McKinnon, que s'il y a de pénibles décisions, comme vous le dites, à prendre, encore faut-il que ce soit fait de façon équitable et dans le respect des intérêts de tous.

Messieurs, je vous remercie d'avoir bien voulu comparaître devant le Comité. Nous avons trouvé fort intéressant l'exposé qui nous a été fait par la Chambre de commerce de la municipalité régionale de Charlottetown.

M. Hambly: Merci beaucoup.

[Texte]

[Traduction]

• 0930

The Chairman: We would like to say good morning to the P.E.I. Potato Board and its spokesperson. Mr. Fougere is the transportation director for the P.E.I. Potato Board.

We welcome you and Mr. Noonan to the table, and we look forward to your presentation, gentlemen.

Mr. Gerry Fougere (Transportation Director, Prince Edward Island Potato Board): Good morning, Mr. Chairman and members of the Standing Committee on Transport. Thank you for inviting us to speak on Canadian marine policy and thank you for holding the hearings here in Charlottetown.

As you've stated, my name is Gerry Fougere and I am the transportation director of the P.E.I. Potato Board. With me is our general manager, Mr. Ivan Noonan, an experienced exporter with a large processing company here on Prince Edward Island.

We had scheduled two additional gentlemen, exporters, to appear with us. If they do arrive during the presentation, perhaps we could invite them to the table to answer any questions afterwards. We weren't scheduled to be on until 11:30 a.m., but we've agreed to go now.

The Prince Edward Island Potato Board appreciates this opportunity to comment upon marine policy issues as they relate to potato producers in P.E.I. and the rest of Canada.

The P.E.I. Potato Board is the umbrella organization that represents the interests of P.E.I. potato producers in all matters, including transportation. The P.E.I. Potato Board is financially supported by the primary producers of P.E.I. through a levy assessment on potato shipments. One of the objectives of the P.E.I. Potato Board is to ensure an efficient and affordable transportation system that meets the needs of our primary producers.

The P.E.I. Potato Board has been actively involved in marine-related issues over many years, including a submission in Ottawa to the legislative committee regarding Bill C-75 amending the Canada Shipping Act in February 1986. In our submission at that time, we asked that an impact study of the potato industry's export business be carried out and the potential impact on the economy of the province of P.E.I. be determined. This study is essential to address the concerns of your committee. Although this study has yet to be initiated, the potato board is prepared to spearhead this initiative if required.

The potato as a horticultural crop represents the largest acreage and tonnage of any vegetable grown in Canada. In Prince Edward Island, although it's the smallest province, we do grow 36% of all potatoes produced in Canada and almost all of the crop we produce must be transported to national and international markets, either in fresh or frozen form.

The potato industry has been aggressively marketing for many years, with a potato acreage in 1994 of 92,000 acres and giving a net farm-gate receipt value in excess of \$150 million, compared to 71,000 acres in 1985 and 46,000 acres in 1975. If we

Le président: C'est un plaisir pour moi d'accueillir aujourd'hui le porte-parole de l'Office de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, M. Fougere, son directeur des transports.

Nous vous demandons donc, monsieur Fougere, et à monsieur Noonan de bien vouloir vous joindre à nous à cette table et nous sommes prêts à entendre votre exposé.

M. Gerry Fougere (directeur des transports, Office de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard): Bonjour, monsieur le président et membres du Comité permanent sur les transports. Je vous remercie de nous avoir invités à vous adresser la parole aujourd'hui au sujet de la politique maritime canadienne et d'avoir organisé ces audiences ici, à Charlottetown.

Je m'appelle donc Gerry Fougere et je suis le directeur des transports de l'Office de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard. Je suis accompagné de M. Ivan Noonan, exportateur chevronné qui dirige une entreprise importante de conditionnement ici, à l'Île-du-Prince-Édouard.

Nous avons prévu d'être accompagnés de deux autres exportateurs, et s'ils arrivent avant que notre exposé soit terminé il leur serait peut-être possible de se joindre à nous pour répondre à vos questions. En effet, nous ne devons comparaître que vers 11h30, mais nous avons accepté de prendre la parole maintenant.

La Commission de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard se félicite de pouvoir présenter quelques commentaires sur la politique maritime et ses conséquences pour les producteurs de pomme de l'Île-du-Prince-Édouard et pour le reste du Canada.

Notre office est un organisme qui représente les intérêts des producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard dans tous les domaines, y compris les transports. Il est financé par les producteurs primaires de notre province qui lui versent une redevance proportionnelle à leurs expéditions. Nous visons, entre autres, à nous assurer de la présence d'un système de transport abordable répondant aux besoins des producteurs primaires.

Depuis bien des années, notre office s'intéresse à la politique maritime et nous avons soumis un mémoire au comité législatif qui étudiait, à Ottawa, en février 1986, le projet de loi C-75 modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada. Ce mémoire a demandé une étude des conséquences des exportations de pommes de terre et des conséquences prévisibles de ces exportations sur l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard. Cette étude est indispensable pour répondre aux préoccupations de votre comité. Elle n'a pas encore lancée, mais nous sommes prêts à participer aux premiers travaux si cela est nécessaire.

La pomme de terre est une récolte horticole et la superficie qui lui est consacrée ainsi que le tonnage de la production sont supérieurs aux chiffres comparables pour tout autre légume cultivé au Canada. Même si l'Île-du-Prince-Édouard est la plus petite des provinces, nous produisons 36 p. 100 de toutes les pommes de terre du Canada et la presque totalité de notre récolte doit être transportée vers les marchés nationaux et internationaux, qu'il s'agisse du produit frais ou du produit congelé.

Le secteur de la pomme de terre poursuit une politique de commercialisation très dynamique depuis plusieurs années et la superficie ensemencée était, en 1994, de 92 000 acres et les recettes nettes à la ferme s'élevaient à 150 millions de dollars;

[Text]

compare our acreage figures with those of Maine, P.E.I. has increased its production by 100% while Maine has reduced its by 50% over the last 30 years; this is in spite of our greater distance to markets and the loss of our railway.

The four P.E.I. ports have played a major role in this marketing effort, as P.E.I. would become less competitive on our export market because of higher transportation costs if the product had to be transported greater distances. In addition, other Canadian markets would suffer because of the additional volumes of potatoes in the marketplace, this fact being ever more important with the recent announcement of the elimination of our transportation subsidies, which will represent another \$342 per truckload of potatoes leaving P.E.I. for the Ontario market.

Exhibit 3 indicates the importance island ports have played in our export movement for the past four years and shows a 79% increase in metric tonnes to the end of February 1995, and our shipping season is not yet finished.

The P.E.I. potato industry supports the federal government's policy of encouraging international trade on a free trade basis. Thus, we are opposed to the closing of any P.E.I. ports until an impact study on the potato industry's export business is conducted. The viability of the P.E.I. potato industry depends on the movement of our potatoes to international markets.

Just as the Cadillac commands a premium in the automotive industry, so do our top-quality seed and table stock potatoes in our industry. But there is a limit to the extent this premium can compensate for unduly high transportation costs.

• 0935

The loss of this important export market could spell an end to the export industry. For this reason, the industry cautions that very careful consideration be given to the closing of any P.E.I. port.

Our principal areas of concern are seven: (1) we want to identify the importance of the potato industry to P.E.I.; (2) the importance of our export business to our potato industry; (3) the keeping of P.E.I. ports; (4) we will support the operation of physical facilities except for berth outwards; (5) the federal government to maintain responsibility for capital projects; (6) the conducting of an impact study; and (7) supporting a single port authority for Prince Edward Island.

With regard to the importance of the potato industry to P.E.I., although the potato industry represents only 2.4% of the total farm cash receipts for Canada, it represents almost 42% of our farm cash receipts here on Prince Edward Island.

[Translation]

les surfaces ensemencées étaient de 71 000 acres en 1985 et de 46 000 acres en 1975. Si nous comparons ces superficies à celles consacrées à la pomme de terre dans l'état du Maine, l'Île-du-Prince-Édouard a augmenté sa production de 100 p. 100, alors que le Maine l'a réduite de 50 p. 100 au cours des 30 dernières années; ceci, en dépit des plus grandes distances qui nous séparent de nos marchés, et de la perte de notre chemin de fer.

Les quatre ports de l'Île-du-Prince-Édouard ont toujours joué un rôle très important dans nos efforts de commercialisation et nous serions moins concurrentiels sur les marchés d'exportation si le produit devait être transporté sur des distances plus grandes à des coûts plus élevés. De plus, d'autres marchés canadiens en souffriraient car il y aurait une surabondance de pommes de terre, et cela est d'autant plus important qu'on a récemment annoncé la perte, des subventions au transport; ainsi, il faudra payer 342\$ par camion plein quittant l'Île pour le marché ontarien.

Notre pièce numéro 3 souligne l'importance des ports de l'Île pour les exportations au cours des quatre dernières années et on constate à la fin de février, alors que la saison d'expédition n'est pas encore terminée, une augmentation de 79 p. 100 du tonnage.

Le secteur de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard appuie la politique du gouvernement fédéral qui veut encourager le commerce international dans le cadre du libre-échange. Nous nous opposons donc à la fermeture de tout port de l'Île tant qu'il n'y aura pas eu d'étude des conséquences des exportations sur notre secteur. L'existence d'un secteur de la pomme de terre à l'Île-du-Prince-Édouard exige que nous ayons accès aux marchés internationaux.

Tout comme une Cadillac peut se vendre à un prix plus élevé, de même nos pommes de terre de semence sont d'une excellente qualité tout comme nos pommes de terre de consommation. Mais la prime de qualité dont nous bénéficions est limitée et ne pourrait pas compenser des frais de transport exagérés.

La perte de marchés importants à l'exportation pourrait mettre en terme à nos activités dans ce domaine. C'est pour cette raison que nous demandons que tout projet de fermeture de l'un des ports de l'île soit examiné de très près.

Voici les sept points qui nous intéressent particulièrement : premièrement, nous voulons cerner l'importance du secteur de la pomme de terre pour l'Île-du-Prince-Édouard; deuxièmement, l'importance de nos exportations pour notre industrie de la pomme de terre; troisièmement, nous voulons conserver nos ports; quatrièmement nous appuierons l'exploitation des installations portuaires à l'exception des postes de mouillage extérieurs; cinquièmement, le gouvernement fédéral doit continuer à assumer la responsabilité des projets d'investissement; sixièmement, une étude d'impact doit être réalisée; septièmement nous sommes en faveur d'une administration portuaire unique pour l'Île-du-Prince-Édouard.

En ce qui concerne l'importance de la culture de la pomme de terre pour l'Île-du-Prince-Édouard, il faut noter que si les pommes de terre ne représentent que 2,4 p. 100 de toutes les recettes à la ferme au Canada, ce pourcentage est de 42 p. 100 à l'Île-du-Prince-Édouard.

[Texte]

On the importance of our export business to our potato industry, the export business generally provides the best returns to the primary producers, which in effect helps the pricing structure of the whole P.E.I. potato industry—and the Canadian industry as well.

Our third area of concern is keeping the P.E.I. ports. The importance of efficient and affordable marine shipping services to the economy of Prince Edward Island cannot be overstated. The extra cost to export from ports outside of P.E.I. excludes us from some of those export markets. Access to competitive marine shipping services enables potato producers to compete in export markets.

With regard to support for maintenance of physical facilities, the P.E.I. potato industry is prepared to sit down and discuss the operation of physical facilities with the responsibility for berth outwards staying with the federal government.

On capital projects, our low margins in the P.E.I. potato industry would not allow primary producers to fund capital projects. This responsibility should stay with the federal government.

As well, we asked for an impact study in 1986 without success. We are again asking for this study.

The P.E.I. potato industry also supports the establishment of a single port authority for P.E.I. for maximum efficiency.

In conclusion, the potato industry is presently comfortable with present policies and understands their costs, and lives with them. The Potato Board encourages the economic impact study on port closing to the potato industry in the economy of Prince Edward Island. In an area such as P.E.I., where navigational services are required to sustain our economy, the federal government must continue to provide these services without fee and allow us to compete on the international market.

Gentlemen, that concludes our presentation. You've probably noticed that we have not included any statement with regard to dredging, ice-breaking or pilotage. We concentrated on some of those things back in 1986, when we asked for the impact study. We are continuing to ask for this impact study. If in fact this was done it would more clearly identify our inability to be able to support some of those extra fees.

That concludes my presentation. Mr. Earl Smith, past chairman of potato exporters on Prince Edward Island, has now arrived. He is prepared to assist in the answering of any questions you people may have.

The Chairman: Thank you, Mr. Fougere, for your presentation to this committee. I only regret that the P.E.I. Potato Board has missed the reason and the opportunity for, and the thrust of, this committee's work. This committee's work

[Traduction]

Quant aux exportations, ce sont ces ventes qui fournissent généralement les meilleures recettes pour les producteurs primaires et qui, dans la pratique, contribuent à l'établissement de la structure des prix dans tout le secteur de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, et pour l'ensemble du Canada également.

Troisièmement, nous voulons conserver nos ports. On ne saurait en effet trop souligner l'importance d'un système de transport maritime efficace et abordable pour l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard. Si nous devons exporter à partir de ports en dehors de notre province, les frais supplémentaires nous interdisent l'accès à certains marchés d'exportation. C'est l'accès au transport par mer à des prix concurrentiels qui permet à nos producteurs d'être concurrentiels sur les marchés d'exploitation.

En ce qui concerne l'appui que nous pouvons accorder pour l'entretien des installations, le secteur de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard est prêt à discuter du fonctionnement de ces installations, mais le gouvernement fédéral continuerait à assumer la responsabilité des postes de mouillage extérieurs.

Quant aux investissements, nos marges bénéficiaires dans le secteur de la pomme de terre sont très faibles et ne permettraient pas aux producteurs primaires de financer des projets d'investissement. C'est le gouvernement fédéral qui doit continuer d'assumer cette responsabilité.

D'autre part, nous avons demandé en 1986 une étude d'impact, sans résultat. À nouveau, nous demandons que cette étude soit réalisée.

D'autre part, nous sommes en faveur de la création d'une administration portuaire unique pour l'Île-du-Prince-Édouard, ce qui améliorerait l'efficacité.

Pour conclure, le secteur de la pomme de terre fonctionne assez bien maintenant dans le cadre des politiques actuelles dont elle comprend les coûts et qu'elle accepte. L'Office de la pomme de terre souhaite vivement que l'on mène une étude des répercussions économiques de la fermeture de ports sur le secteur de la pomme de terre et l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard. Dans une région comme la nôtre, où les services à la navigation sont essentiels au maintien de nos activités économiques, le gouvernement fédéral doit continuer à assurer ces services sans imposer de droits et nous permettre ainsi d'être concurrentiels sur les marchés internationaux.

En terminant mon exposé, je vous signale, et vous l'avez probablement remarqué, que nous n'avons pas parlé de dragage, de services de brise-glace ou de pilotage. Nous avons souligné l'importance de ces activités en 1986, quand nous avons demandé une étude d'impact. Nous demandons toujours cette étude. Si elle était réalisée, il serait plus facile de montrer que nous ne pouvons pas absorber certains de ces coûts supplémentaires.

Je termine donc ma présentation. M. Earl Smith, ancien président de l'Association des exportateurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard vient d'arriver. Il pourra nous aider à répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Fougère, de votre exposé. Je regrette cependant que l'Office de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard n'ait pas réalisé la portée et l'orientation des travaux de notre comité. En effet, le comité part de la

[Text]

begins with the very premise that the status quo is not acceptable. Unfortunately, I would say you didn't have to wait for a committee. You could have begun the process right here today. If within the next couple of weeks you have some concrete suggestions that can be made to the committee vis-à-vis touching on the very issues contained in the terms of reference given to it by the minister, they would be most welcome.

We will begin our questions with Mr. Guimond.

● 0940

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Fougere. You mentioned in the conclusion that the federal government must continue to provide these services without fees in the same path as our chairman. . . If the government decides to charge fees for ice-breaking or dredging, do you think your association will be able to pay? Somebody has to pay. Do you consider the coast guard as a public service and user-pay not a solution?

Mr. Fougere: I will let one of these other gentlemen answer this afterwards also, but what we are saying in our brief is that if an economic impact study were conducted, it would more clearly identify the inability of the potato industry of P.E.I. to use the P.E.I. ports, because the cost to use them would become excessive. We would no longer be able to compete in our export industry.

I would ask Earl to add to that, or Ivan, either one of you.

Mr. Earl Smith (Past Chairman, Prince Edward land Potato Board): Thank you, Gerry.

Mr. Chairman, as exporters we are very concerned about the costs involved with ice-breaking and navigational aids as an extra burden on the producers of Prince Edward Island. We are dealing with a product that basically is non-value-added to the point of being a bulk product. Basically, table stock and seed potatoes have been exported. The freight costs alone with this product are sometimes 50% to 70% of the delivered cost of the goods. To add additional costs outside of the operation or port costs would certainly prohibit exporting to many of the markets that we are now servicing.

Mr. Guimond: Your association will be affected by the last decision of the budget two weeks ago, about cutting the subsidies for the maritime freight tax. There is a \$106 million subsidy for the region here to the eastern part of Quebec, east of Lévis. You will have to pay \$106 million more each year. Maybe you will have to give an increase to the consumer or somebody will have to pay.

Mr. Smith: I think it has been an accepted fact by the producers here for a number of years, that through time the subsidies had to go. It is going to be an extra burden on someone. We like to think it will be on the backs of the consumer, but in a lot of cases with this product, in low-price years it will be on the backs of the producers and not on the consumers. As you are aware, in the high-price years, with pretty nearly any product, you can attain substantially more in

[Translation]

constatation suivante: le statu quo n'est pas acceptable. Je le regrette, mais je pense pouvoir dire que vous n'aviez pas à attendre un comité, vous auriez pu lancer le processus ici, aujourd'hui. Si dans les deux semaines qui viennent, vous pouvez nous soumettre des suggestions concrètes concernant les questions contenues dans le mandat que nous a confié le ministre, vos commentaires seront certainement les bienvenus.

Nous passons maintenant aux questions et je donne la parole à M. Guimond.

M. Guimond: Merci, monsieur Fougere. Dans votre conclusion, vous signalez que le gouvernement fédéral doit continuer à assurer des services sans prélever de droits, dans le sens où notre président. . . Si le gouvernement impose des droits quand il assure des services de brise-glace ou de dragage, pensez-vous que votre association pourrait payer ces droits? De toute façon, quelqu'un doit payer. Estimez-vous que la Garde côtière est un service public et que la solution n'est pas de faire payer l'utilisateur?

M. Fougere: L'un ou l'autre de ceux qui m'accompagnent va répondre, mais ce que nous soulignons dans notre mémoire, c'est qu'une étude d'impact économique permettrait de mieux montrer l'impossibilité pour le secteur de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard de continuer à utiliser les ports de l'île, car les coûts deviendraient excessifs. Nous ne serions plus concurrentiels sur les marchés à l'exportation.

Je demande maintenant à Earl, ou à Ivan, de compléter ma réponse.

M. Earl Smith (ancien président de l'Office de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard): Merci Gerry.

Monsieur le président, les exportateurs s'inquiètent beaucoup des coûts associés aux services de brise-glace et aux aides à la navigation, coûts qui imposent un fardeau supplémentaire aux producteurs de l'Île-du-Prince-Édouard. Notre produit est essentiellement sans valeur ajoutée, et on peut même le considérer comme étant livré en vrac. Essentiellement, il s'agit d'exportation de pommes de terre de consommation ou de semence. Les frais de transport, à eux seuls, représentent de 50 à 70 p. 100 du prix à destination. S'il faut ajouter des coûts autres que ceux de production, comme des coûts d'exploitation portuaire, nous ne pourrions certainement plus exporter vers bon nombre de marchés qui nous sont actuellement accessibles.

M. Guimond: Le budget qui a été déposé il y a deux semaines va certainement toucher votre association puisqu'il réduit les subventions au fret maritime. Pour votre région et pour la partie orientale du Québec, à l'est de Lévis, il s'agit d'une subvention de 106 millions de dollars. Il vous faudra donc déboursier chaque année 106 millions de dollars de plus. Vous devrez peut-être augmenter vos prix de vente, ou bien quelqu'un d'autre devra payer.

M. Smith: Je crois que les producteurs d'ici ont accepté depuis plusieurs années, le fait que cette subvention doit disparaître un jour ou l'autre. Cela entraînera sûrement un fardeau supplémentaire pour quelqu'un. Nous aimons croire qu'il nous sera possible de transférer le coût aux consommateurs, mais il arrivera souvent, pendant les années maigres, que ce seront les producteurs et non les consommateurs qui absorberont la différence. Comme vous le

[Texte]

the marketplace, depending on the supply and demand. Certainly in some years it's going to be an additional burden on the producers of Prince Edward Island, but I believe they were prepared to accept that, and I think in discussions over the last number of years they have realized that these subsidies have to go, through time.

If Prince Edward Island producers and exporters have to ship to other provinces in order to export, it would cost approximately \$25 U.S. per tonne for each additional tonne that is exported.

Mr. Guimond: I have two more points. On page 5 you are referring, Mr. Fougere, to the impact study in 1986. Did you present a brief in front of a House of Commons committee? Is it possible to send a copy of this brief to our clerk?

Mr. Fougere: I'd be more than happy to present that brief over again, because the things we stated in 1986 are relevant today.

• 0945

At that time, in 1986, we clearly identified the cost of an ice-breaker to escort a vessel coming into the Port of Summerside, and the extra cost to bring that boat in would exclude future shipments of potatoes from that port. So if in fact you proceed with this intent to charge these extra services it would render the ports on P.E.I. redundant, and then what happens to...?

An impact study would more clearly identify for you the loss of jobs to the stevedoring sector and all the other related jobs equated to those jobs, and unless you people have an impact study to more clearly identify the impact of what's going to happen here on P.E.I., you can't render decisions, because the decision you will render may be worse than what you're trying to do.

I'd be more than happy to present you with a copy of that brief, no question, yes.

Mr. Guimond: Thank you.

Maybe I missed the explanation. On exhibit 3, for 1994-95 there will be no shipments from the Port of Summerside?

Mr. Fougere: Yes.

Mr. Guimond: You transfer all the...but anyway it was an increase, but all the traffic will be...

Mr. Fougere: The total shipments are up 79%. But I'll let Mr. Smith answer with regard to Summerside, because that's the port he uses exclusively, or almost exclusively.

Mr. Smith: As you're aware, they're in the process of completing a new facility at the port in Summerside, which we're grateful for, by the way; it's certainly appreciated and needed if we are going to continue in the export business. But this past year, if you look at the figures for the Port of Charlottetown, it's up substantially from the previous year.

We had vessels sitting outside the port, along with other exporters here, for up to 10 days at a time waiting for a berth, and these vessels cost anywhere between \$6,000 and \$10,000 a day, U.S. funds, for demurrage.

[Traduction]

savez, quand les prix sont bons, quel que soit le produit, on peut obtenir nettement plus sur les marchés, compte tenu de l'offre et de la demande. Il ne fait aucun doute que certaines années, ce seront les producteurs de l'Île-du-Prince-Édouard qui devront absorber le coût supplémentaire, mais je crois que nous sommes prêts à le faire et que les discussions au cours des dernières années ont montré que les subventions devraient finalement être éliminées.

Si les producteurs et les exportateurs de l'Île-du-Prince-Édouard doivent passer par d'autres provinces pour exporter, le coût par tonne exportée augmenterait d'environ 25\$ U.S. la tonne.

M. Guimond: Deux autres remarques. À la page 5, vous mentionnez, monsieur Fougere, l'étude d'impact demandée en 1986. Avez-vous présenté un mémoire à un comité de la Chambre des communes à cet effet? Serait-il possible de faire parvenir un exemplaire de ce mémoire à notre greffier?

M. Fougere: Je me ferai un plaisir de vous soumettre ce mémoire à nouveau, car ce que nous avons dit en 1986 est toujours pertinent.

À l'époque, en 1986, nous avons clairement indiqué le montant à payer quand un brise-glace escorte un navire entrant dans le port de Summerside. Nous avons également précisé que ce coût supplémentaire ne permettrait plus l'utilisation de ce port pour les expéditions de pommes de terre. Donc, si vous imposez des droits pour ces services, les ports de l'Île-du-Prince-Édouard deviendront inutilisables. Quelles seront les conséquences...?

Une étude d'impact vous permettrait de mieux déterminer les pertes d'emploi chez les débardeurs et les pertes d'autres emplois dérivés; tant que vous ne disposerez pas d'une étude d'impact qui révélera plus clairement ce qui va se passer ici à l'Île-du-Prince-Édouard, vous ne pouvez pas prendre une décision car celle-ci pourrait avoir l'effet inverse de ce que vous tentez de faire.

Donc, sans aucun doute, oui, je me ferai un plaisir de vous faire parvenir un exemplaire de ce mémoire.

M. Guimond: Merci.

Je n'ai peut-être pas entendu l'explication donnée, mais à l'annexe 3, on indique qu'aucune expédition ne se fera à partir du port de Summerside pendant la campagne 1994-1995, est-ce exact?

M. Fougere: Oui.

M. Guimond: Vous transférerez tout à... de toute façon il y a une augmentation, mais toutes les expéditions seront...

M. Fougere: On constate une augmentation des expéditions de 79 p. 100. Mais je donne la parole à M. Smith pour qu'il vous réponde au sujet de Summerside car c'est le port qu'il utilise exclusivement, ou presque exclusivement.

M. Smith: Comme vous le savez, on termine actuellement la construction d'une nouvelle installation au port de Summerside, ce dont nous sommes reconnaissants, d'ailleurs; nous en sommes très heureux car cette installation correspond à un besoin si nous voulons continuer à exporter. Mais pour cette dernière campagne, les chiffres du port de Charlottetown montrent une augmentation marquée par rapport à l'année précédente.

Avec les autres exportateurs, nous avons des navires qui attendaient en rade jusqu'à 10 jours avant qu'un poste de mouillage ne soit disponible; et pour ces navires, les frais de surestarie se situent entre 6 000\$ et 10 000\$ U.S. par jour.

[Text]

So it was very costly to the potato industry here, and these are the reasons why we would like to see the status quo remain. But we realize that things do have to change and are changing very fast, and I think as an industry we're prepared to sit down with the federal government and discuss some ways by which we can somehow come out of this thing and still retain a viable export business here, with some ports facilities on P.E.I. that will service the producers here.

Mr. McGuire: Good morning, gentlemen.

I was wondering about your point number seven on the P.E.I. port authority; you were advocating one port authority for all of P.E.I. Why would that be a more efficient set-up than, say, the four port authorities we now have?

Mr. Smith: Mr. McGuire, we were looking at possibly consolidation at one level that might assist in being able to maintain our four-port system, with some hands-on people who can evaluate some problems and correct them, probably before they happen, and still maintain our four-port facility.

There was not a lot of discussion on it, and that is probably why we still go back to our impact study; maybe that study can be looked at to see whether a single-port or a maritime-port situation would be beneficial.

Mr. McGuire: Okay. We'll just leave that for the moment.

What percent of your exports go to Ontario and Quebec?

Mr. Fougere: About 60%, I would say. It varies from year to year, depending upon where your demand is. We have no two years that are comparable. This year we've been extremely strong in the export sector and in the processing sector. There are probably some fresh buyers who may not be able to get potatoes because of the strong demand in the other two sectors, but historically it's been about 60% Quebec/Ontario, 20% U.S., 20% export. However, those percentage figures do vary.

Mr. McGuire: How much of that \$106 million subsidy was actually used by the potato industry? Do you have that figure? What would your loss be there in that 60% of exports to Ontario/Quebec, with the Atlantic freight assistance—

• 0950

Mr. Fougere: I did identify the fact that on a 60,000-pound load going from Charlottetown to Toronto, you're looking at an additional \$342 per truckload, which is roughly about a 30% increase. If it's going by piggyback, I think it represents about \$378.

As for what impact it's going to have on our industry in P.E.I., that remains to be seen. It may mean that the pattern from east and west may go north and south. Each year it could be different, but Mr. Smith has already identified that it depends

[Translation]

Cela a donc coûté très cher à notre secteur, et c'est pourquoi nous aimerions conserver le statu quo. Nous nous rendons compte toutefois que des changements s'avèrent nécessaires et se produisent d'ailleurs très rapidement; nous sommes prêts à discuter avec le gouvernement fédéral des méthodes qui nous permettraient de sortir de cette situation tout en poursuivant des activités d'exportation viables en utilisant certains ports de l'Île-du-Prince-Édouard qui desserviraient les producteurs de l'île.

M. McGuire: Bonjour, messieurs.

Je pense au septième point sur la liste que vous avez mentionné: l'établissement d'une administration portuaire unique pour l'Île-du-Prince-Édouard; c'est ce que vous préconisez. Pourquoi pensez-vous que cette structure serait plus efficace que les quatre administrations portuaires actuelles?

M. Smith: Nous pensons, monsieur McGuire, à la possibilité de regrouper ces services en un seul organisme, ce qui pourrait nous aider à conserver notre système à quatre ports. Nous aurions des gens ayant une expérience pratique qui pourraient évaluer certaines difficultés et y porter remède, probablement avant même qu'elles n'apparaissent, et ceci tout en conservant les quatre ports.

Nous n'en avons pas beaucoup parlé, et c'est probablement pour cette raison que nous revenons à l'étude d'impact qui pourrait nous aider à voir s'il serait avantageux d'avoir un seul port ou une seule installation portuaire.

M. McGuire: Bon. Laissons cela de côté pour le moment.

Quel est le pourcentage de vos exportations qui va au Québec et en Ontario?

M. Fougere: Je dirais environ 60 p. 100. Les chiffres changent d'une année à l'autre selon l'endroit où la demande est la plus forte. Nous n'avons jamais deux années comparables. Cette année, le secteur de l'exportation a été particulièrement vigoureux, ainsi que le secteur de la transformation. Il y a probablement actuellement quelques acheteurs de produits frais qui ne pourront pas s'approvisionner du fait de la vigueur de la demande dans les deux autres secteurs mentionnés, mais, historiquement, les ventes sont aux environs de 60 p. 100 vers le Québec et l'Ontario, 20 p. 100 vers les États-Unis, 20 p. 100 à l'exportation. Ces chiffres cependant changent d'une année à l'autre.

M. McGuire: Sur les 106 millions de dollars de subventions, quelle était la part de l'industrie de la pomme de terre? Connaissez-vous ce chiffre? Compte tenu de la perte de l'aide au transport dans la région atlantique, quelle serait votre perte pour les 60 p. 100 des exportations qui vont en Ontario et au Québec?

M. Fougere: J'ai déjà calculé que pour une expédition de 60 000 livres, de Charlottetown à Toronto, l'augmentation des frais de transport est d'environ 30 p. 100, soit 342\$ par camion plein. S'il s'agit d'une expédition fer-route, les frais supplémentaires s'élèvent à 378\$.

Quant aux conséquences sur le secteur de la pomme de terre à l'Île-du-Prince-Édouard, il faudra attendre pour les connaître. Il est possible qu'au lieu de se faire de l'est à l'ouest, les expéditions se feront du nord au sud. Cela peut changer

[Texte]

on whether or not we can pass it on to the consumer. Historically that hasn't been possible. We've been price takers rather than price makers. The full impact of that is not really identified at this time.

Mr. McGuire: With the loss of the subsidy, would water transport make more sense now than trucks?

Mr. Smith: It always has.

Mr. McGuire: It always has?

Mr. Smith: Yes.

Mr. McGuire: You could actually ship potatoes from P.E.I. to Toronto or Montreal or Hamilton—

Mr. Smith: To the Upper Canada market, it's impossible. But we don't consider Upper Canada as an export destination; we consider that to be a domestic marketplace. We consider exports as basically anything that goes offshore to the Caribbean or to Europe or whatever. It's physically impossible with labour situations the way they are and stevedoring costs to ship products to Montreal or Toronto by water.

This is further to your question, Joe, about the dollar value. If you consider, in any year, 8,000 to 12,000 loads of product that would go to the Upper Canada marketplace multiplied by \$350, it is considerable.

Mr. Hubbard: Looking at storage, you have a new facility in Charlottetown. Apparently \$6 million worth of—

Mr. Smith: Summerside.

Mr. Hubbard: Summerside, I am sorry. Do you have other storages in other ports, too?

Mr. Smith: Each port has storages. Souris has a storage that we understand has a problem because of ventilation. Georgetown has a very small storage that will hold about 8 to 10 trailer loads of product. Charlottetown has a facility here that was similar to Summerside's old facility.

Mr. Hubbard: Your storage is only for export or is it for domestic markets, too?

Mr. Smith: No, it's only for the export market.

Mr. Hubbard: There is a cost—recoverable fee? You pay so much per hundredweight or tonne to store there.

Mr. Smith: Yes.

Mr. Hubbard: I was really shocked when you talked about demurrage. These ships are kept waiting for five or six days. What exactly is the cause for the reason that you are incurring this \$60,000 or \$70,000 cost? How big are your shipments of potatoes? Are they big enough for a whole ship or part of a ship?

[Traduction]

d'une année à l'autre, mais M. Smith a déjà indiqué que cela dépendra de la possibilité d'augmenter les prix à la consommation. Historiquement, cela n'a pas été possible. Nous suivons les prix, nous ne les établissons pas. Les conséquences de ce changement ne sont pas vraiment toutes connues pour le moment.

M. McGuire: À la suite de l'élimination de la subvention, pensez-vous que le transport par voie d'eau serait préférable au camionnage?

M. Smith: Cela a toujours été le cas.

M. McGuire: Toujours?

M. Smith: Oui.

M. McGuire: Vous pourriez vraiment expédier des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard vers Toronto, Montréal ou Hamilton. . .

M. Smith: Non, s'il s'agit du Haut-Canada, c'est impossible. Mais, pour nous, le Haut-Canada n'est pas un marché d'exportation; nous pensons qu'il s'agit du marché national. Pour nous, les exportations c'est essentiellement ce qui va outre-mer, aux Caraïbes, en Europe, ou toute autre destination. Compte tenu du marché du travail actuel et des frais de déchargement, il est absolument impossible d'expédier vers Montréal ou Toronto par bateau.

Pour reprendre votre question, Joe, au sujet des montants, si vous pensez qu'on expédie de 8 000 à 12 000 chargements de notre produit vers le Haut-Canada, il faut multiplier ce chiffre par 350\$, ce qui est un chiffre considérable.

M. Hubbard: Pour ce qui est de l'entreposage, il y a maintenant une nouvelle installation à Charlottetown. Environ 6 millions de dollars. . .

M. Smith: À Summerside.

M. Hubbard: À Summerside, oui, excusez-moi. Les autres ports ont-ils également des installations d'entreposage?

M. Smith: Oui, on en trouve dans tous les ports. L'entrepôt de Souris a un entrepôt qui, semble-t-il, connaît des problèmes de ventilation. L'entrepôt de Georgetown est très petit et ne peut recevoir que de 8 à 10 chargements de semi-remorque. L'installation de Charlottetown, ici, est semblable à l'ancienne installation de Summerside.

M. Hubbard: Vous servez-vous des entrepôts uniquement pour l'exportation, ou sont-ils également utilisés pour les livraisons aux marchés nationaux?

M. Smith: Non, nous nous en servons uniquement pour les exportations.

M. Hubbard: Ne devez-vous pas payer des droits de recouvrement des coûts? Vous payez, semble-t-il, un montant donné par 100 livres ou tonne entreposées.

M. Smith: Oui.

M. Hubbard: J'ai été vraiment choqué quand j'ai entendu les montants à payer pour les surestaries. Ces navires doivent attendre cinq ou six jours. Pourquoi cette situation qui vous impose des frais supplémentaires de 60 000\$ ou 70 000\$? Quelle est l'importance de vos expéditions? Est-ce que vous pouvez remplir un navire ou une partie seulement?

[Text]

Mr. Smith: Basically, as for the facility in Charlottetown, if you filled both sheds, that would be basically one vessel of potatoes, which is 3,000 tonnes approximately. That's a small vessel. The normal ships out of Prince Edward Island this past year would have averaged 4,000 tonnes, which is approximately 80,000 bags per vessel. So the facility in Charlottetown would not hold that. It would hold about 2,500 to 3,000 tonnes maximum. The one in Georgetown would hold about 5% of your total shipment.

Mr. Hubbard: So the hold-up then in terms of demurrage and keeping ships waiting is because of a slowness of loading?

Mr. Smith: No, it was berth availability, basically, this past year.

Mr. Hubbard: Berth availability.

Mr. Smith: Yes, because of the Summerside port being closed.

Mr. Hubbard: So there is a problem with planning, then, in terms of how the ports are being used?

Mr. Smith: There is a problem with planning, but when you have ships coming across the North Atlantic in October and November in extreme weather conditions, they can be held up for up to a week just due to weather conditions alone. So you plan as best you can, but if you have two of those vessels in a storm and they both arrive at the same time, then there's only one berth available.

Mr. Hubbard: Basically, it's a building up of activity. Your ports are so busy that you have to take this into consideration.

The other point I would like you to comment on is stevedoring. We've heard very little about this in terms of Atlantic Canada.

Potatoes are a perishable commodity. You have to worry about freezing. You have to worry about getting them there without bruises and damage and so forth. What is your relationship with the stevedores in these ports? Do you get good service, mediocre service?

Mr. Smith: I think we have probably—I shouldn't brag—some of the best stevedores available to handle product. We are exporting to many countries, and I've been to many of them when the vessels are being discharged. I can tell you quite frankly that the handling done here in the Prince Edward Island ports is the best handling the potatoes will receive anywhere.

• 0955

Further to that, if you look at—and this would get back to our impact study—the spin-off from the stevedoring companies, a normal vessel will take somewhere between 75 to 100 people to load for approximately five days, approximately 50 hours, at an average of probably \$12 to \$15 per hour at regular time. That generates a lot of money into the economy.

Mr. Hubbard: So here in Prince Edward Island, you're quoting a stevedoring rate of \$12 to \$15 an hour with a day shift. If they're working, for example, 4 to 12 p.m., 12 to 8 a.m. or on weekends, what are their rates then?

[Translation]

M. Smith: Essentiellement, comme pour Charlottetown, si l'on remplit les deux entrepôts, on a le chargement complet d'un navire, ce qui représente environ 3 000 tonnes. Il s'agit d'un petit navire. Pour la plupart des navires qui desservent l'Île-du-Prince-Édouard, cette année, le chargement moyen était sans doute de 4 000 tonnes, ce qui représente 80 000 sacs par navire. L'entrepôt de Charlottetown ne suffirait pas. On peut y entreposer de 2 500 à 3 000 tonnes au maximum. L'entrepôt de Georgetown ne pourrait contenir qu'environ 5 p. 100 du total de l'expédition.

M. Hubbard: Donc la surestaries résulte de la lenteur du chargement?

M. Smith: Non, l'an dernier c'était essentiellement la disponibilité des postes de mouillage qui causait des difficultés.

M. Hubbard: La disponibilité des postes de mouillage.

M. Smith: Oui, en raison de la fermeture du port de Summerside.

M. Hubbard: C'est donc un problème de planification de l'utilisation des ports?

M. Smith: Il y a un problème de planification, mais quand les navires traversent l'Atlantique Nord en octobre et en novembre ils peuvent être retardés d'une semaine quand ils rencontrent, pendant cette saison, des conditions météorologiques extrêmement difficiles. Donc, on planifie de son mieux, mais si deux ou trois navires sont pris dans une tempête et arrivent ensuite en même temps, il n'y a qu'un poste de mouillage disponible.

M. Hubbard: Donc, il s'agit essentiellement d'une augmentation des activités dans vos ports dont vous devez tenir compte.

J'aimerais aussi entendre vos commentaires au sujet des débardeurs. Nous en avons très peu entendu parler dans le Canada atlantique.

La pomme de terre est une denrée périssable; vous voulez éviter le gel et vous voulez aussi que le produit arrive à destination sans être endommagé, meurtri, etc. Quelle est la nature de vos rapports avec les débardeurs dans vos ports? Estimez-vous que le service obtenu est bon, ou médiocre?

M. Smith: Je crois que nous avons probablement—et je ne voudrais pas me vanter, des débardeurs qui sont parmi les meilleurs pour manutentionner nos produits. Nous exportons vers de nombreux pays dont j'ai visité un bon nombre. J'ai pu observer le déchargement des navires. En toute franchise, je peux vous dire que la manutention dans les ports de l'Île-du-Prince-Édouard assure pour nos pommes de terre le meilleur service que l'on puisse recevoir n'importe où ailleurs.

En outre, il faut penser aux retombées des activités des entreprises de manutention, et cela nous ramène à l'étude d'impact. Généralement, il faut de 75 à 100 débardeurs pour charger un navire. Il faut cinq jours, 50 heures environ, et le salaire horaire moyen se situe généralement entre 12\$ et 15\$. C'est un apport important pour l'économie.

M. Hubbard: Donc, ici, à l'Île-du-Prince-Édouard, vous donnez un taux horaire de 12\$ à 15\$ pour les débardeurs qui travaillent de jour. Mais, s'ils travaillent, disons, de 16 heures à minuit, ou de minuit à 8 heures, ou encore pendant les fins de semaines, quel est le taux horaire?

[Texte]

Mr. Smith: They're eligible for time and a half in most of the ports.

Mr. Hubbard: So you're talking about \$22 or \$23 an hour beyond the 40 hours.

Mr. Smith: Substantial, yes.

Mr. Hubbard: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McKinnon: Gentlemen, I'd just like to let you know that I come from Manitoba, and I grew up—

Mr. Smith: In potato country.

Mr. McKinnon: —in potato country. So I know of what you speak in terms of the long-term difficulties.

I didn't hear or see anything in relation to value-added processing here on the island. Is there an industry here?

Mr. Ivan Noonan (General Manager, Prince Edward Island Potato Board): Yes. We have two processing plants, one that has just recently announced an expansion by about 30%. A potato chip plant has also announced a new building. They've purchased a bigger outlet and plan on doing more processing here. We're anxiously awaiting. We hope it'll be in the near future; some soil was stirred last fall across from one of our bigger processors, but whether they're teasing us or not—At any rate, we still would like to hope there will be expansion on that end, too.

Mr. McKinnon: What part of your product is involved in the processing relative to growth?

Mr. Noonan: Approximately 35%, I would say.

Mr. McKinnon: Relating transport costs to trade practices, out west—and today there's the elimination of subsidies—we say we've had distorted trade arrangements because of long-term subsidies being in place. Would that be a view held by the potato growing industry, that you have been able to sustain markets based on—I hate using the words "false economy", but subsidies to some degree are that. We've had that in the grain business, for instance, out west.

As well, we have been a generation getting access to the Chicago-Minneapolis area from Carberry, Manitoba. We used to try to fill the needs in Vancouver for the various outlets, but we're finding that we're losing those and gaining into the American market, probably as a result of the free trade arrangements. Has that been a factor in the P.E.I. economy of accessing greater markets onto American growth industries?

Mr. Smith: I think initially freight subsidies were of benefit to the Prince Edward Island potato industry into some of these market areas, but I think over the last five to ten years that has changed substantially.

[Traduction]

M. Smith: Dans la plupart des ports, ils peuvent obtenir le taux horaire majoré de moitié.

M. Hubbard: Donc, s'ils travaillent plus de 40 heures, vous parlez d'un taux horaire d'environ 22\$ ou 23\$?

M. Smith: En gros, oui.

M. Hubbard: Merci, monsieur le président.

M. McKinnon: Je dois vous dire, messieurs, que je viens du Manitoba et que j'ai grandi. . .

M. Smith: Au pays de la pomme de terre.

M. McKinnon: . . . au pays de la pomme de terre. Donc, quand vous mentionnez les difficultés à long terme, je sais ce dont vous parlez.

Je n'ai rien entendu, et je n'ai rien vu, concernant la transformation à la valeur ajoutée, ici à l'Île-du-Prince-Édouard. Avez-vous, ici, une industrie de transformation.

M. Ivan Noonan (directeur général, Office de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard): Oui, nous avons deux usines de transformation. L'une d'elle a récemment annoncé qu'elle allait accroître sa production d'environ 30 p. 100. Une fabrique de croustilles a également annoncé la construction d'un nouvel édifice; cette entreprise a acheté un point de vente plus important et a l'intention d'augmenter ses activités de transformation ici. Nous attendons impatiemment. Nous espérons que cela sera fait très prochainement; l'an dernier nous avons vu quelques petits travaux de terrassement à côté de l'un de nos plus importants transformateurs, mais sont-ils en train de nous taquiner ou non. . . De toute façon, nous continuons à espérer que ces activités vont également connaître une croissance.

M. McKinnon: Quelle est la proportion de votre récolte qui est transformée?

M. Noonan: Environ 35 p. 100.

M. McKinnon: Si l'on établit un lien entre les pratiques commerciales et les frais de transport, nous disons, dans l'Ouest, qu'il y avait distorsion des pratiques commerciales en raison des subventions de longue date qui maintenant vont être éliminées. Dans votre secteur estime-t-on qu'il a été possible de conserver les marchés grâce à. . . je n'aime guère utiliser cette expression, une «économie factice», car dans une certaine mesure, c'est ce que créent les subventions. Dans l'Ouest, c'est ce que nous avons connu pour les céréales, par exemple.

Par ailleurs, nous sommes de la génération qui peut vendre sur le marché de Chicago-Minneapolis, à partir de Carberry, au Manitoba. Nous tentions auparavant d'approvisionner les divers points de vente à Vancouver, mais nous avons constaté que nous les perdions alors que nous pénétrions davantage le marché américain, probablement à la suite des dispositions du libre-échange. Est-ce la même chose à l'Île-du-Prince-Édouard? Avez-vous constaté que vous aviez un meilleur accès aux marchés créés par les industries en croissance aux États-Unis?

M. Smith: Il me semble qu'au début, les subventions au transport ont avantagé l'Île-du-Prince-Édouard et ont permis au secteur de la pomme de terre d'accéder à certains de ces marchés; mais je crois que les choses ont beaucoup changé au cours des cinq à 10 dernières années.

[Text]

Regarding the Carberry movement into Chicago, I understand your friends at Carnation Nestlé are presently supplying 390 McDonald's outlets in the city of Chicago alone. So they are certainly moving north to south with their movement of product.

We consider the eastern United States as a big market area for our product as well, but in certain years, like this, when the western states have a surplus crop, they move to the east coast in large railway cars we do not have the advantage of right now.

• 1000

Mrs. Terrana: Good morning, and thank you for coming.

Why do you need four ports in a small place like Prince Edward Island?

Mr. Fougere: I'll just say one thing and then Earl can add to it if he wants. We've identified in our brief that there has been some major expansion within the potato industry. What you may or may not know is that there's development here on the island to get out of the tobacco business. It looks as though some of these people getting out of tobacco may be getting into potatoes. These people who are in the tobacco-growing area are in King's County, and there are two ports down in that area that would handle any additional expansion.

Do you want to add to that, Earl or Ivan?

Mr. Noonan: In the past, a lot of our export has been done out of the Summerside port and for some part Charlottetown. The eastern ports were used because they seem to be ice-free maybe a tad longer. As we said, we're very busy; in fact, we had another year like this year in 1976, I believe, and we basically had ships lined up at the buoy to come in for product. It's a very necessary part of our system because it affects prices in Ontario. It affects Ontario growers if we have a poor price or whatever here, or too many potatoes, and we don't have the export. It just has a very big spin-off effect even as far as Manitoba. Our potato board here has approved concessions to bring potatoes in from Manitoba because of the shortage in our offshore. So it has a very major effect on our export.

I'd like to reiterate what Earl said, that you can't plan. We have seven potato exporters, and as an exporter I may be not willing to share all my information with Earl. He gets some street information. I may have a ship coming from Venezuela for something, but he's not going to call up and ask me if I have a ship coming because he wants to use the berth space. Their wharfingers do the best job they can to accommodate. It's basically first to the pilot station, first in. That's a rule of thumb we use.

[Translation]

En ce qui concerne les expéditions de Carberry vers Chicago, je crois savoir que vos amis de Carnation Nestlé approvisionnent actuellement 390 restaurants McDonald uniquement dans la ville de Chicago. Leurs produits se déplacent donc certainement du nord vers le sud.

Nous estimons également que l'Est des États-Unis constitue un très grand marché pour notre produit. Mais certaines années, comme l'année en cours, quand les États de l'Ouest connaissent une récolte excédentaire, ils chargent de grands wagons de chemin de fer et expédient leurs produits vers l'Est où nous ne bénéficions pas d'un avantage actuellement.

Mme Terrana: Bonjour, et merci d'être venus.

Pourquoi avez-vous besoin de quatre ports dans une petite île comme l'Île-du-Prince-Édouard?

M. Fougere: Je vais faire une observation et je donnerai la parole à Earl pour qu'il complète ma réponse s'il le désire. Nous avons indiqué dans notre mémoire que le secteur de la pomme de terre a connu une croissance assez importante. Ce que vous ne savez peut-être pas, c'est que l'on constate un abandon progressif de la culture du tabac, notamment en faveur de la pomme de terre. La production du tabac est concentrée dans le comté King's où les deux ports qui s'y trouvent pourraient faire l'objet d'une expansion.

Voulez-vous ajouter quelque chose, Earl, ou vous, Ivan?

M. Noonan: Par le passé, le gros de nos exportations passait par Summerside et dans une certaine mesure par Charlottetown. Nous utilisons les ports de l'est car il semble que la glace n'y apparaisse qu'un peu plus tard. Comme nous l'avons dit, nous sommes très occupés; en fait, il faut remonter à 1976 pour trouver une année comparable. À l'époque, les navires attendaient à la bouée pour pouvoir venir prendre notre produit au port. C'est un élément indispensable de notre système car il affecte les prix en Ontario. Les producteurs de l'Ontario sont touchés si le prix est faible ici ou s'il y a une surabondance de pommes de terre ou toute autre raison, et nous ne pouvons pas exporter. En fait, les répercussions se font sentir jusqu'au Manitoba. Notre office de la pomme de terre a approuvé des concessions pour faire venir des pommes de terre du Manitoba parce que nous ne pouvions pas approvisionner nos clients outre-mer. Donc, les conséquences sont très importantes pour nos exportations.

Je voudrais répéter ce que Earl vous a dit, c'est-à-dire qu'il est impossible de planifier. Nous sommes sept exportateurs de pommes de terre, et, en tant qu'exportateur, je ne suis pas nécessairement prêt à communiquer tous les renseignements en ma possession à Earl. Il peut lui-même obtenir quelques renseignements de bouche à oreille. Il a peut-être aussi un bateau qui vient du Venezuela pour débarquer quelque chose, mais il ne va pas m'appeler pour me demander si j'attends aussi un navire parce qu'il veut pouvoir utiliser le poste de mouillage. Les gardiens de quai font de leur mieux pour répondre à nos besoins. Essentiellement, c'est l'arrivée au poste de pilotage qui compte, et le premier arrivé à ce poste sera le premier à rentrer au port. C'est la règle que nous observons.

[Texte]

Mrs. Terrana: You do admit, though, that with the situation as it is now in the country, with the debt and the deficit, etc., it's a bit of a luxury to have four ports in a small province like Prince Edward Island. We don't use four ports in British Columbia. Why are we building a fixed link to accommodate Prince Edward Island to be part of the mainland and then we also want four ports? Why don't we use the four ports, one for export and the other three for pleasure? You should develop your tourism industry. I think it's very important. You have a beautiful area here.

Mr. Noonan: We do. We appreciate our tourist industry, and we walk hand in hand with them to do that. It's just that the bottom line is that we cannot schedule—when the Italian people would like to have their potatoes arrive the first of January just because the port's not busy in, say, September or something. We start off, say, in Venezuela and the West Indies very early using the ports.

Yes, with one port we could get by, but for the most part when we have these seasons, it's peak demand. It's feast or famine, and a very poor way to operate, but we just can't schedule any better.

Mrs. Terrana: So a well-organized port on the island would not be enough, if you had a good organized expanded port?

Mr. Noonan: No, definitely not.

Mr. Chairman I might add that I detect a little note of impatience about our maybe not being bang on the terms of reference and not being able to—As you suggest, the status quo is not an option. We as a potato industry have been involved in cost recovery. As far as transportation subsidies are concerned, we even recommended doing away with one of our subsidies in hopes of retention of the westbound subsidy. We sent a letter off to that effect to show our good faith. We agree that costs must be cut and things must be operated in a more businesslike manner.

So on that note, we lost all our subsidies. We lost our railway a few years ago. As I said, the spin-off effects when our potatoes are high-priced here reach as far as Manitoba. We're expanding our processing; our added-value is expanding. We can't, by a few million dollars I guess, deter our expansion and our inability to supply different countries when they require their seed to arrive at certain times. We try to accommodate them as best we can with the best quality.

We've negotiated with Agriculture Canada to try to maintain our good-seed status. We've negotiated an increased cost, if you will, a \$50 registration fee plus an increase from \$12 to \$20 per acre in inspection fees. Yet we continue to fight a losing battle.

[Traduction]

Mme Terrana: Vous reconnaissez cependant qu'étant donné la situation que nous connaissons, la dette, le déficit, etc., avoir quatre ports dans une petite province comme l'Île-du-Prince-Édouard est en quelque sorte un luxe. En Colombie-Britannique, nous n'avons pas quatre ports. Pourquoi construire un raccordement permanent pour incorporer l'Île-du-Prince-Édouard au continent, s'il faut également conserver quatre ports? Pourquoi ne pas consacrer l'un des quatre ports à l'exportation et les trois autres aux embarcations de plaisance? Vous devriez développer le tourisme. Cela me semble très important. Votre île est très belle.

M. Noonan: Effectivement. Nous reconnaissons la valeur de l'industrie touristique et nous poursuivons le même objectif. Concrètement, nous ne pouvons pas prévoir si les Italiens veulent recevoir leurs pommes de terre le 1^{er} janvier simplement parce que le port n'est pas très actif, en septembre ou un autre mois. Pour ce qui est du Venezuela ou des Antilles, nous nous servons de nos ports très tôt dans la campagne.

Oui, un seul port pourrait peut-être suffire, mais il faut penser aux campagnes où la récolte est très abondante. C'est le festin ou la famine et des conditions loin d'être idéales, mais nous ne pouvons simplement pas mieux planifier.

Mme Terrana: Donc, un port bien équipé et organisé ne vous suffirait pas, n'est-ce pas?

M. Noonan: Certainement pas.

Monsieur le président, je pourrais ajouter que je perçois un peu d'impatience parce que nos commentaires ne correspondent peut-être pas exactement à votre mandat et que nous ne sommes pas en mesure de... Comme vous le suggérez, il n'est pas question de maintenir le statu quo. Ici, le secteur de la pomme de terre a connu le recouvrement des coûts. En ce qui concerne les subventions au transport, nous avons même recommandé que l'une de nos subventions soit éliminée en espérant pouvoir conserver la subvention pour les expéditions vers l'Ouest. Pour montrer notre bonne foi, nous avons écrit une lettre en ce sens. Nous reconnaissons qu'il faut réduire les coûts et qu'il faut fonctionner plus efficacement.

Ceci dit, nous avons perdu toutes nos subventions. Il y a quelques années, nous avons perdu notre chemin de fer. Comme je l'ai dit, quand nos pommes de terre se vendent au prix fort, les conséquences s'en font sentir jusqu'au Manitoba. Nos activités de transformation, qui donnent une valeur ajoutée, augmentent. Nous ne voulons pas que quelque millions de dollars nuisent à notre croissance et nous empêchent de fournir aux différents pays les pommes de terre de semence dont ils ont besoin à une certaine date. Nous essayons de répondre à leurs besoins dans toute la mesure du possible et de leur fournir des produits de toute première qualité.

Nous avons négocié avec Agriculture Canada afin de conserver la qualité de nos semences. Nous avons donc négocié une augmentation de coût, en quelque sorte, un droit d'enregistrement de 50\$ et une augmentation des droits d'inspection de 12\$ à 20\$ par acre. Et pourtant, nous continuons de livrer une bataille perdue d'avance.

[Text]

So in terms of the status quo, I think we are not naive enough to realize that may be possible. We're fighting for the lives of our primary producers. They need this. If we didn't have a big export year this year, it would be a very sad state of affairs.

I spoke at the United Fresh group in Anaheim, California, about a month ago. I was almost embarrassed to stand up and say we were basically the only province or state effectively making a profit this year in potatoes.

The Chairman: Mr. Noonan, I just want to make it very clear to you, sir, and to Mr. Fougere that I meant no disrespect when I made my initial remarks to you after your presentation. What I want to do is to ensure this committee receives as much input as possible to achieve its terms of reference, as given to it by the minister. I think we understand as a committee, and yourselves as representatives of the P.E.I. potato growers, that it's not business as usual any more given all those circumstances—and I won't list them all—on the way we do business in the marine sector across this country.

So it was just a frustration of mine. I was really looking forward to some pointed examples or some suggestions from your organization on how we can better do it. I'll be looking forward—as you promised our colleague, Mr. Guimond—to the study you had done. We look forward to the information contained in it and hope there's some relevance in that report to today's world.

Thank you very much, gentlemen.

Mr. Noonan: In an effort to keep the presentation brief, we maybe neglected to bring forward some of the points. I guess we relied too much on emphasizing that this impact study must be done before anything else is done. So we didn't burden you with any detail.

I still think that should be done. We realize the status quo is not possible. We're willing to share our weight. We've offered, as we've noted in here, to try to cover off operations and general maintenance or anything in general. Our industry is barely able to make a profit four years out of five. We depend on the export. It seems to make those prices in Toronto, Montreal, New York and everywhere else.

Once again, I'd like to thank you very much for coming to Charlottetown. We do appreciate you coming here. We're not classifying you as civil servants. We sometimes vent our frustrations toward that. Don't get me wrong; we work for some very fine people in agriculture, transport and harbours and ports.

The Chairman: Absolutely. The civil service is the backbone. They, too, have gone through a massive cutting. As you can understand, it will take place over the next three years—and no impact study was done.

Gentlemen, thank you very much.

[Translation]

Donc, nous ne sommes pas naïfs au point de croire qu'il est possible de maintenir le statu quo. Nous luttons pour la survie des producteurs primaires. Nous connaissons leurs besoins. Si nous n'avions pas eu de bonnes ventes à l'exportation cette année, la situation aurait été fort dramatique.

Il y a environ un mois, je parlais à un groupe à Anaheim, en Californie, au sujet des légumes frais. J'étais presque gêné de prendre la parole et de dire que nous étions essentiellement la seule province ou le seul État à réaliser un bénéfice dans la vente des pommes de terre.

Le président: Monsieur Noonan, je voudrais vous préciser, monsieur, ainsi qu'à M. Fougere, que je ne voulais certes pas vous manquer de respect lors de mon intervention qui a suivi votre exposé. Je veux tout simplement m'assurer que le Comité bénéficiera du plus grand nombre de contributions qui lui permettront de respecter le mandat qui lui a été confié par le ministre. Nous comprenons en tant que comité, et vous-mêmes, en tant que représentants des producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, que les circonstances actuelles, dont je ne vais pas vous faire toute la liste, ne permettent plus de continuer à fonctionner comme par le passé dans le secteur maritime partout au pays.

J'ai donc tout simplement laissé ma frustration l'emporter. J'aurais voulu entendre quelques exemples précis ou quelques suggestions concernant les possibilités d'amélioration du système. Je me ferai un plaisir de consulter l'étude que vous avez réalisée et que vous avez promise à mon collègue, M. Guimond. Nous prendrons connaissance avec intérêt des renseignements qu'elle contient et nous espérons qu'ils seront pertinents, compte tenu des réalités actuelles.

Merci beaucoup, messieurs.

M. Noonan: Pour que notre exposé soit aussi bref que possible, nous avons peut-être négligé certaines observations. Nous avons peut-être accordé trop d'importance au fait que l'étude d'impact doit être réalisée avant que l'on adopte d'autres mesures. En conséquence, nous ne sommes pas rentrés dans les détails.

Je pense toujours que cette étude doit être faite. Nous savons aussi que le maintien du statu quo est impossible. Nous sommes prêts à faire notre part. Nous avons offert, comme nous l'avons dit, d'essayer d'assumer les coûts des activités opérationnelles, de l'entretien en général. Notre secteur arrive à peine à être bénéficiaire quatre années sur cinq. Nous devons compter sur les exportations. Cela semble déterminer les prix à Toronto, à Montréal, à New York et ailleurs.

À nouveau, je tiens à vous remercier d'être venus à Charlottetown. Nous l'apprécions vivement. Nous ne vous mettons pas dans la même catégorie que les fonctionnaires. Nous exprimons parfois nos frustrations à leur égard. Mais comprenez-moi bien, nous avons rencontré d'excellentes personnes au ministère de l'Agriculture, à celui des Transports et au Services des installations portuaires.

Le président: Sans aucun doute. La fonction publique, c'est la pierre angulaire. Elle connaît aussi des compressions budgétaires considérables. Comme vous le savez, cela va être réalisé au cours des trois prochaines années—et aucune étude d'impact n'a été faite.

Donc, messieurs, tous mes remerciements.

[Texte]

Mr. Noonan: Thank you.

[Traduction]

M. Noonan: Merci.

• 1010

The Chairman: Colleagues, we welcome to the table the Minister of Transportation and Public Works, the Hon. Keith Milligan.

Mr. Minister, welcome. We appreciate the time you have taken to be with us this morning, and we look forward to your presentation.

Hon. Keith Milligan (Minister of Transportation and Public Works of Prince Edward Island): Thank you very much, Mr. Chairman.

Good morning, ladies and gentlemen. At the outset I wish to welcome the Standing Committee on Transportation to Prince Edward Island for this hearing this morning. I understand that your appearance today is specifically at the request of a number of stakeholders in the island shipping ports.

It is particularly important to your effort to review Canadian marine policy that you should hear the perspectives of the users and other stakeholders of some of Canada's regional ports.

I am sure that you will find that the issues and concerns of users and stakeholders in the four Prince Edward Island ports, and other smaller ports in Atlantic Canada, are quite different from the issues and concerns of stakeholders in larger national ports, examples being Halifax, Vancouver, and Montreal.

Moreover, I believe you will discover that some solutions that might seem sensible when applied to major national ports in the St. Lawrence Seaway could be most inappropriate if applied indiscriminately to smaller ports such as Summerside, Georgetown, Souris, or Charlottetown.

It's not my intention to take up a great deal of your time this morning. Your brief stay in Prince Edward Island will be best served by hearing directly from stakeholders.

The Government of Prince Edward Island does not own or operate any port infrastructure and does not have the resources to participate in the operation of those ports. Nevertheless, I think it's worth while for me to make just a few remarks concerning the role of the four transport ports in our province.

The Government of Canada has embarked on a course of redefining the national transportation system on a commercial basis. The presumption that forms the basis of this direction is that commercialization implies maximum efficiency and productivity. The corollary to that assumption is that achievement of optimum efficiency will ultimately maximize the public well-being.

Neither I nor the Government of Prince Edward Island will find fault with efforts to make publicly funded programs more efficient, productive, or accountable. Certainly we are doing the same thing in many areas of provincial jurisdiction. However, it

Le président: Chers collègues, nous avons maintenant le plaisir d'accueillir M. Keith Milligan, ministre des Transports et des Travaux publics.

Monsieur le ministre, soyez le bienvenu. Nous vous remercions d'avoir pris le temps de comparaître devant nous ce matin, et nous écouterons votre exposé avec le plus grand plaisir.

L'honorable Keith Milligan (ministre des Transports et des Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard): Merci beaucoup, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, bonjour. Je désire tout d'abord vous souhaiter la bienvenue à l'Île-du-Prince-Édouard. Je crois comprendre que vous êtes venus ici spécifiquement pour répondre à la demande d'un certain nombre de personnes qui s'intéressent aux ports de notre île.

Pour votre examen de la politique maritime du Canada, il est particulièrement important que vous puissiez connaître le point de vue des utilisateurs de certains des ports régionaux du Canada et celui d'autres intéressés.

Je suis persuadé que vous constaterez que les questions qui intéressent les utilisateurs des quatre ports de l'Île-du-Prince-Édouard, et autres personnes intéressées, diffèrent considérablement des questions et préoccupations de ceux qui s'intéressent aux ports nationaux plus importants tels que Halifax, Vancouver et Montréal; ceci est également vrai des utilisateurs des autres petits ports de la région Atlantique.

D'autre part, je crois que vous constaterez que certaines des solutions qui sembleraient appropriées dans le cas des principaux ports nationaux le long de la Voie maritime du Saint-Laurent ne le seraient pas du tout si on les imposait automatiquement aux ports plus petits tels que Summerside, Georgetown, Souris ou Charlottetown.

Je n'ai pas l'intention de prendre beaucoup de votre temps ce matin. Votre séjour à l'Île-du-Prince-Édouard est bref, et il vous sera plus utile d'entendre les intéressés.

Le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard n'est le propriétaire ou l'exploitant d'aucune installation portuaire et n'a d'ailleurs pas les ressources nécessaires pour participer au fonctionnement de ces ports. Toutefois, je crois qu'il est utile de vous soumettre quelques remarques au sujet du rôle joué par les quatre ports commerciaux de notre province.

Le gouvernement du Canada a décidé de repenser le système national des transports en le définissant en termes commerciaux. L'hypothèse qui sous-tend cette orientation est que la commercialisation implique un maximum d'efficacité et de productivité. Le corollaire de cette hypothèse est qu'une efficacité optimum finit par apporter un mieux-être maximum au public.

Personnellement, et cela est également vrai du gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard, je ne critique en aucune façon les efforts qui tendent à améliorer l'efficacité, la productivité et l'imputabilité des programmes financés par les

[Text]

is always necessary fully to understand the consequences of changes on all of the affected parties and to appreciate that a marginal increase in cost to one shipper could be the difference between solvency and insolvency to another.

I ask you to consider that Prince Edward Island has a relatively small economy and is highly dependent on central Canadian and offshore markets for its principal product, potatoes. Potatoes are a fairly dense low-value commodity and transportation costs are a significant proportion of production costs.

Completion of the Northumberland Strait bridge will reduce the cost of transporting potatoes to central Canadian markets. However, it must be understood that offshore markets play a vital role in maintaining market stability for P.E.I. potatoes, and thereby the stability of the national market. In short, the export market is a vital component of the P.E.I. potato industry.

This province is, of course, an island. Particularly being on an island that lacks a railway connection with the mainland, Prince Edward Island industries are dependent on the marine mode of bulk shipping. In fact, for a number of industrial concerns there is no other reasonable means of transporting raw materials and finished products.

We view maintenance and operation of Prince Edward Island ports as a non-discretionary responsibility of the federal government.

I would like to take a moment to point out the role of the ports in the economy of our province. It is important to understand that the land base served by the Prince Edward Island ports is very small. Almost all the products exported from P.E.I. ports originate relatively close to the port. Similarly, commodities that arrive at island ports are, for the most part, destined to points very near those ports.

This notion of proximity is important, because it exacerbates the impact on the local economy of any changes in the manner in which marine services are provided. Increases in the cost to shippers for the use of P.E.I. ports are immediately felt and concentrated in that local economy, rather than distributed through a much larger hinterland.

• 1015

It is vitally important that having abandoned the rail mode in this province and having eliminated the regional transportation subsidies, the Government of Canada should not implement new measures that could have the effect of impeding the ability of our producers to compete in the offshore markets.

Several of my predecessors in the transportation portfolio have commented at length on the role of transportation in the provincial economy. Indeed, the related concerns of several of the provinces were reflected in the National Transportation Act of 1987, where it was acknowledged that cost-effective transportation services and infrastructure are a necessary prerequisite to regional economic development.

[Translation]

fonds publics. Sans aucun doute, nous procédons de la même façon dans bien des domaines de compétence provinciale. Toutefois, il est toujours indispensable de bien comprendre les conséquences des changements sur toutes les parties touchées et de reconnaître qu'une augmentation marginale des coûts pour un expéditeur pourrait faire passer un autre de la solvabilité à l'insolvabilité.

Je vous demande donc de comprendre que l'Île-du-Prince-Édouard a une économie relativement petite qui dépend largement des marchés canadiens et d'outre-mer pour écouler son principal produit: la pomme de terre. Il s'agit d'un produit de faible valeur, de forte densité, dont les frais de transport constituent une partie considérable des coûts de production.

La construction du pont du détroit de Northumberland réduira les frais de transport pour les pommes de terre expédiées vers les marchés du Canada central. Toutefois, il faut bien comprendre que les marchés d'outre-mer jouent un rôle essentiel pour assurer la stabilité des marchés de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard et, en conséquence, la stabilité du marché national. En résumé, les marchés d'exportation constituent un élément d'une importance vitale pour le secteur de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard.

Nous sommes une île. Plus précisément, nous sommes une île qui n'a pas de lien ferroviaire avec le continent et, pour les expéditions en vrac, nous dépendons du transport maritime. En fait, pour bon nombre d'entreprises industrielles, c'est le seul mode de transport raisonnable pour les matières premières et les produits finis.

Nous estimons que l'entretien et le fonctionnement des ports de l'Île-du-Prince-Édouard est une responsabilité dont le gouvernement fédéral ne peut se dégager.

Je voudrais vous décrire brièvement le rôle des ports dans l'économie de notre province. Il faut comprendre que l'arrière pays desservi par les ports de l'île est très petit. Presque toutes les exportations qui quittent les ports de l'île sont produites à très peu de distance du port. De même, les produits qui arrivent dans nos ports sont, en règle générale, acheminés vers des destinataires qui ne sont guère éloignés des ports.

Cette notion de proximité est importante car elle augmente les répercussions sur l'économie locale de tout changement apporté au fonctionnement des services maritimes. Les augmentations de coût pour les expéditeurs qui utilisent les ports de l'Île-du-Prince-Édouard se font sentir immédiatement et sont concentrées localement, plutôt que d'être répartis dans l'arrière-pays.

Après avoir éliminé le rail dans notre province et supprimé les subventions au transport régional, le gouvernement du Canada ne devra pas appliquer de nouvelles mesure qui auraient pour effet de limiter toujours plus la capacité de nos producteurs à faire face à la concurrence sur les marchés d'outre-mer.

Bon nombre de ceux qui m'ont précédé au ministère des Transports ont longuement commenté le rôle que tenait ce secteur dans l'économie de la province. En effet, la Loi nationale sur le transport de 1987 tenait compte de certaines doléances exprimées par plusieurs des provinces et reconnaissait qu'à la base de tout développement économique régional, il faut des services de transport et une infrastructure rentables.

[Texte]

The link between transportation and regional economic well-being remains intact and essential in 1995.

Mr. Chairman, above all I believe your committee should be giving some careful attention to achievable measures of efficiency and cost reduction within the operation of the marine transportation system that have minimum impact on users.

As one example, I understand that the intention of the Government of Canada to commercialize the air navigation system is based in part on the emergence of advanced global positioning technology and the availability of a network of orbiting satellites. It does not take a great leap of faith to suggest that similar technology capable of monitoring the separation of in-flight aircraft could also be capable of supporting coastal marine navigation.

I will conclude my remarks by observing that our industries are earnestly striving to achieve greater efficiency and productivity, but there will always be a requirement for governments to support an element of equity and equal opportunity.

In the highway mode, the provincial government spends a disproportionately high amount on a per capita basis and as a percentage of the gross domestic product to ensure that the provincial highway network is capable of meeting the needs of residents and industry in a safe and efficient manner.

In the air and marine modes, the obligation for ensuring the availability of safe, efficient, cost-effective, and sustainable services and infrastructure rests with the Government of Canada.

Once again, Mr. Chairman, I wish to express my appreciation to you and your committee for appearing here today to hear the views of some of the users of our Prince Edward Island ports.

The Chairman: Mr. Milligan, thank you very much for taking the time to make your presentation and submission to this committee.

Before we get to questioning, I shall ask you to help me out. At the bottom of page 2 you say that we should be giving careful attention to achievable measures. Then you go on to speak of:

It does not take a great leap of faith to suggest that similar technology capable of monitoring the separation of in-flight aircraft could also be capable of supporting coastal marine navigation.

What you are saying is that modern technology could be applied and costs reduced in areas such as pilotage, etc. Am I to understand that?

Mr. Milligan: That's right. Also, if I understand what's happening correctly, there are persons in the system today who are not going to be required in the future, whether it's piloting or certain types of lighthouse-keeping, or whatever it is. I believe they are using those technologies or moving towards them.

The Chairman: Yes. That's a balance we're trying to strike even within our committee, in that we understand the importance of the person, of the human element, of the pilot on board the ship. What we're trying to grapple with here too is the bureaucracy that supports the group of pilots who are called out to the ship. That's also part of the dilemma we're researching here as we cross the country.

[Traduction]

Ce lien que l'on a mis en lumière entre les transports et le bien-être économique d'une région existe toujours et reste essentiel en 1995.

Monsieur le président, il est important que votre comité accorde toute son attention à adopter des mesures réalistes en matière d'efficacité et de réduction des coûts de l'exploitation du système de transport maritime qui aient le moins d'incidences possibles sur les utilisateurs.

Un exemple: je crois savoir que l'intention du gouvernement du Canada de commercialiser le système de navigation aérienne se fonde partiellement sur l'émergence de la technologie poussée du Système de positionnement global et sur l'accessibilité à un réseau de satellites en orbite. Il ne faut pas nécessairement faire un acte de foi extraordinaire pour comprendre que des techniques capables de surveiller les différents avions en vol puissent aussi servir à la navigation maritime côtière.

Pour conclure, je ferais remarquer que nos industries essaient sincèrement d'être plus efficaces et plus productives, mais que les gouvernements devront toujours les aider par souci d'équité et d'égalité des chances.

Du côté des autoroutes, le gouvernement provincial dépense une somme disproportionnée par habitant et en tant que pourcentage du produit national brut pour faire en sorte que notre réseau d'autoroutes soit en mesure de répondre aux besoins de nos résidents et de nos industries, de façon sûre et efficace.

Pour ce qui est des secteurs aériens et maritimes, c'est au gouvernement du Canada d'assurer l'accès à des services et à une infrastructure sûre, efficace, rentable et durable.

Monsieur le président, je tiens à nouveau à remercier votre comité d'être venu ici aujourd'hui pour écouter certains des utilisateurs des ports de l'Île-du-Prince-Édouard.

Le président: Monsieur Milligan, merci beaucoup d'avoir préparé un mémoire et d'avoir pris le temps de comparaître.

Avant de passer aux questions, je voudrais que vous m'aidiez. Au bas de la page 2, vous dites que nous devrions accorder toute notre attention à l'adoption de mesures réalistes. Vous dites ensuite:

Il ne faut pas nécessairement un acte de foi extraordinaire pour comprendre que des techniques capables de surveiller les différents avions en vol puissent aussi servir à la navigation maritime côtière.

Si je vous comprends bien, les techniques modernes pourraient s'appliquer à des secteurs tels que le pilotage et pourraient servir à en réduire les coûts, n'est-ce pas?

M. Milligan: C'est exact. Si je comprends bien ce qui se passe dans ces secteurs, certaines personnes qui en font partie aujourd'hui n'auront peut-être plus leur raison d'être demain, qu'il s'agisse des pilotes ou de certains gardiens de phares, par exemple. Je pense que l'on utilise déjà certaines de ces techniques dans ces domaines, ou que l'on y songe.

Le président: Oui. C'est d'ailleurs le juste milieu qu'essaie d'atteindre notre comité, car nous comprenons bien l'importance de l'élément humain, de la personne, du pilote qui est à bord du navire. Nous essayons aussi de bien comprendre toute la bureaucratie sur laquelle s'appuient les pilotes qui montent à bord. Cela fait partie du dilemme auquel nous nous sommes heurtés partout au pays.

[Text]

I have a couple of other questions. I'll reserve them to the end, since they might be asked by my colleagues.

Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Did you mention that those satellites could replace the pilots, or that it would be a help or an aid? Do we still need pilots?

• 1020

Mr. Milligan: I don't know. I'm not capable of addressing that issue or making a judgment call for you as to whether you need pilots or do not. The only thing I would say is that if it's the same as any other government, we've come from a time of big government. I know the types of problems you're dealing with nationally, that you have to get your spending in order and to start to meet some targets in terms of deficits, etc. In doing so, if you don't deal with the types and sizes of bureaucracies that you have in place, you'll never meet them. So I'll never sit in front of you and say that you shouldn't downsize.

In terms of piloting, sure, there are probably more efficient ways of doing it than we have historically done. Maybe you can't eliminate them all, but probably you can downsize.

Mr. Guimond: But in a way, depending upon the season, we need only one or two pilots on each boat. We cannot have half of a pilot. Or maybe some trips or voyages will be without pilots. I have a problem in understanding your downsizing of the pilotage.

Mr. Milligan: There is the example I used. If you look at our airports, flight traffic controllers are being displaced in many smaller airports. I believe all of the air traffic controllers in Prince Edward Island are now gone and those duties are being picked up by flight service attendants, who are a step below air traffic controllers. I guess the contention would be that if you can bring a planeload of people into an airport safely today without the requirement for historical types of persons in the tower, then probably we can guide certain types of ships to destinations without historical types of personnel being involved.

Mr. Guimond: At the middle of page 1 you mention that the Government of Prince Edward Island does not own or operate any port infrastructure and does not have the resources to participate in the operation of ports. When the federal minister, Doug Young, discusses devolution with you, is this your answer about the devolution or regional airports or ports?

Mr. Milligan: Let me put it in another way. You have to broaden the discussion in order to find out where we feel we have a responsibility and where the federal government has a responsibility.

When we talked with Mr. Young, we talked about the disappearance of the rail and of our interregional and westbound freight subsidies. We know that it's inevitable that those are going and they will try to put in their stead, for a brief period of probably one to five years, some type of offsetting infrastructure dollars. But the long-term savings are going to accrue to the federal government.

[Translation]

J'ai une ou deux autres questions à vous poser, mais j'attendrai la fin au cas où mes collègues les posent avant moi.

Monsieur Guimond.

M. Guimond: Avez-vous dit que les satellites pourraient remplacer les pilotes ou qu'ils pourraient servir d'aide à la navigation? Aurons-nous toujours besoin de pilotes?

M. Milligan: Je n'en sais rien. Je ne suis pas en mesure de répondre ni de juger si l'on aura toujours des pilotes ou pas. Je dirais simplement que, si j'en juge par les autres gouvernements, nous sortons d'une époque de vaches grasses pour les gouvernements. Je connais les problèmes auxquels vous vous heurtez à l'échelle nationale: vous devez mettre de l'ordre dans vos dépenses et commencer à atteindre certains des objectifs que vous vous êtes fixés en termes de réduction du déficit, notamment. Ce faisant, il vous faudra absolument redéfinir le type et la taille des fonctions publiques actuelles. Par conséquent, vous ne me verrez jamais prétendre qu'il ne faut pas réduire les effectifs.

Pour ce qui est du pilotage, il est sans doute possible d'être plus efficace que nous ne l'avons été jusqu'à maintenant. Il ne s'agit évidemment pas d'éliminer tous les pilotes, mais il est sans doute possible d'en réduire le nombre.

M. Guimond: Selon la saison, on n'a parfois besoin que d'un ou deux pilotes par bateau. Comme il est exclu d'envoyer un demi-pilote à bord, certains trajets pourraient se faire sans eux. J'ai du mal à comprendre comment vous allez diminuer leur nombre.

M. Milligan: Reprenons mon exemple des aéroports: dans plusieurs plus petits aéroports, on a remplacé les contrôleurs aériens. Je crois même que dans l'Île-du-Prince-Édouard, tous les contrôleurs aériens ont disparu et que leurs fonctions ont été reprises par des adjoints à la station d'information de vol, qui sont à un niveau en-dessous des contrôleurs aériens. On pourrait conclure que s'il est possible de faire atterrir en toute sûreté un avion bondé de passagers sans l'intervention de personnes qui ont de tout temps été présents dans la tour de contrôle, il est sans doute aussi possible de guider certains types de navires à destination sans faire intervenir ceux qui de tout temps ont été présents à bord.

M. Guimond: Au milieu de la page 1, vous affirmez que le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard ne possède ni n'exploite d'infrastructure portuaire et n'a pas les ressources pour participer à l'exploitation des ports. Lorsque le ministre, M. Doug Young, discute de dévolution avec vous, est-ce ce que vous lui répondez au sujet de la dévolution des aéroports ou des ports régionaux?

M. Milligan: Je m'explique. Il faut élargir la discussion pour définir notre responsabilité et celle du gouvernement fédéral.

Lorsque nous avons discuté avec M. Young, nous avons parlé de la disparition de notre chemin de fer et de nos subventions au fret interrégional et vers l'Ouest. Ces subventions disparaîtront, c'est inévitable; mais nous savons aussi que l'on tentera de les remplacer, pendant une brève période pouvant aller jusqu'à cinq ans, par certaines subventions à l'infrastructure. Mais c'est le gouvernement fédéral qui fera des économies à long terme.

[Texte]

That means that in the future the responsibility will lie almost solely on the provincial jurisdiction to keep the road infrastructure in place and get the goods from whatever province you are located in to the marketplace.

When we talk in Prince Edward about port infrastructure, we're talking about products that are heading overseas. None of the products that are loaded in boats in Prince Edward Island are headed to Canadian destinations. They're international exports, and therefore it's internationally oriented, we feel it's a federal responsibility. Historically it has been that way, anyway.

Mr. Guimond: On page 2 you mentioned that the completion of the bridge will reduce the costs of transporting potatoes to central Canadian markets. For me that's new data, because I read charts and, as Mr. Hubbard said yesterday, I think the boats are the lowest cost, then the railway, and then trucking. I have a problem in understanding this sentence that says we'll reduce the cost.

Mr. Milligan: I think what you're referring to is that if you're looking at the accumulated cost of transporting goods within a country, then water is the cheapest—

Mr. Guimond: Yes.

Mr. Milligan: —because you get larger volumes delivered with very few people in one ship. Rail is second because one engine takes a lot of product to a marketplace. Thirdly, trucks are the most expensive.

All we're saying is that we cannot use ships to get our product from Prince Edward Island to Toronto or Montreal or wherever our central Canadian marketplace is.

Mr. Guimond: Why can't you?

Mr. Milligan: We've always used the rail. The rail is gone, and now we have to use the transport system or trucks.

When you're shipping potatoes, for instance, from Prince Edward Island at this time of the year, or probably a little earlier, in February, you've got a \$200,000 rig sitting there. You've got people employed on it. The truck is running because you can't shut it off; you have to keep your temperature at such-and-such a level for your product. It can probably sit at Borden for six hours before it goes on the boat. Once it gets on the boat, you don't know how many hours it's going to take to get across if you get caught in ice.

When you take those factors into the future, all we're saying is the method of getting our product to the market-place will be cheaper. We'll save in time, salaries, etc.

Mr. Guimond: Why is it impossible to send those potatoes by boat to the Montreal or Toronto market? In Toronto it's because the—

Mr. Milligan: You're talking about a domestic product and table stock potatoes. If a broker in Ontario phones me and tells me to send him two trailer loads of potatoes, then I can't wait for a month to get a boat in to ship them down.

[Traduction]

Autrement dit, c'est le gouvernement provincial, à lui seul ou presque, qui devra maintenir l'infrastructure routière et s'assurer du transport des biens, peu importe la province, jusqu'au marché.

Prenez le cas de l'Île-du-Prince-Édouard et de son infrastructure portuaire: nous avons des produits qui sont destinés aux marchés outre-mer. Aucune des marchandises chargées à bord des bateaux de l'Île-du-Prince-Édouard ne sont destinées au Canada. Comme il s'agit d'exportations vers l'étranger, à l'échelle internationale, nous estimons que c'est au gouvernement fédéral d'en assumer la responsabilité, comme il l'a toujours fait jusqu'à maintenant.

M. Guimond: À la page 2, vous affirmez que la construction du pont réduira le coût de transport des pommes de terre jusqu'aux marchés du centre du Canada. C'est du nouveau pour moi, car d'après les tableaux que j'ai vus, et d'après ce que nous a dit M. Hubbard hier, c'est le transport par bateau qui vous coûte le moins cher, puis par chemin de fer et enfin par camion. Je ne comprends pas comment vous pouvez affirmer que cela réduira les coûts.

M. Milligan: Je crois que les chiffres auxquels vous faites allusion montrent que si l'on considère le total des coûts du transport des produits dans un pays, c'est le transport maritime qui est le moins cher...

M. Guimond: Oui.

M. Milligan: ...parce qu'il est possible de transporter plus de volume avec moins de personnes à bord. Le chemin de fer vient ensuite, car une locomotive permet de transporter une grande quantité de marchandises jusqu'à un marché. Enfin, ce sont les camions qui coûtent le plus cher.

Ce que nous disons, c'est que nous ne pouvons pas transporter par bateau nos produits de l'Île-du-Prince-Édouard jusqu'à Toronto ou à Montréal, ou jusqu'à un autre marché du centre du Canada.

M. Guimond: Pourquoi pas?

M. Milligan: Nous avons toujours utilisé le chemin de fer. Or, il n'y a plus de chemin de fer, et nous devons aujourd'hui utiliser le système de transport routier, soit les camions.

Ainsi, si vous expédiez des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard à cette époque-ci de l'année, ou même un peu plus tôt en février, vous utilisez un ensemble tracteur-remorque de 200 000\$ pour lequel vous employez des gens. Vous ne pouvez pas éteindre le moteur de votre camion, car vous devez garder votre produit à une température donnée. Vos pommes de terre peuvent parfois attendre jusqu'à six heures à Borden avant d'être chargées à bord. Une fois à bord, il peut falloir beaucoup de temps pour traverser, si vous êtes pris dans les glaces.

Si vous projetez tous ces facteurs dans le temps, nous affirmons que notre façon de faire parvenir notre produit jusqu'au marché nous coûtera moins cher en temps, en salaire, etc.

M. Guimond: Pourquoi ne pouvez-vous pas expédier vos pommes de terre par bateau jusqu'à Montréal ou à Toronto? À Toronto, c'est parce que...

M. Milligan: On parle ici d'un produit domestique et de pommes de terre de consommation. Si un agent en Ontario m'appelle et me demande de lui envoyer deux remorques de pommes de terre, je ne peux tout de même pas attendre un mois qu'un bateau me les expédie.

[Text]

Quite frankly, this is why our rails disappeared. The turnaround time was so long that you couldn't depend upon keeping a marketplace if you had to depend on the rail to get your product there.

Mr. Guimond: Yes. I have to make the switch, because it's not like a roll of paper or iron ore.

Mr. Milligan: That's right.

Mr. Guimond: We can wait for two months.

The Chairman: As a supplementary, I want to hit on the issue of the trucking. I'm led to understand that 60% of the product on P.E.I. would go by truck. You'll have a bridge and it will go by truck to central Canada.

Mr. Milligan: Yes.

The Chairman: I'm assuming, too, that 20% will go over that bridge to U.S. buyers. Correct?

Mr. Milligan: I don't know what your breakdowns are, but our—

The Chairman: I was told by our last group that it is 60% for central Canada, 20% for the U.S., and 20% for export.

Mr. Milligan: Okay.

The Chairman: So I'm talking about 60% by truck and 20% to the U.S.—I'm assuming that's by truck—leaving 20% for export. I'm having some difficulty in trying to understand the last percentage, that there are four ports in Prince Edward Island looking after 20% of the market.

Mr. Milligan: I guess that's a decision that you are going to have to make about what type of rationalization is going to occur in terms of ports. I don't want to sound abrasive, but I think you would be naive if you came to Prince Edward Island and expected another politician to appear before you and tell you which port to close.

The Chairman: Well, we were hoping, but I guess. . .

Mr. Milligan: Our point of view is that rationalization will occur, and if it does occur, I guess you folks will be making the decisions about how it will occur.

The Chairman: It's a dirty job and you aren't going to do it.

Mr. Milligan: We're doing our own dirty jobs down here right now.

Mr. Gouk: I have a couple of points to clear up. First, with regard to the air traffic control, technology did not replace the controllers. It was simply a realignment of the level of service, combined in many cases with a downward trend in total travel. There is no technology that has replaced tower controllers, whatsoever. It is strictly a rationalization of the level of service.

Mr. Milligan: Yes.

[Translation]

À vrai dire, c'est sans doute pourquoi notre chemin de fer a disparu. Le temps de roulement était si long que l'on ne pouvait pas dépendre du chemin de fer pour transporter son produit et espérer garder son marché.

M. Guimond: En effet. Il faut bien comprendre qu'il ne s'agit ni de rouleau de papier ni de minerai de fer.

M. Milligan: C'est exact.

M. Guimond: On ne peut tout de même pas attendre deux mois.

Le président: Dans le même ordre d'idées, j'aimerais aborder la question du camionnage. On nous a expliqué que 60 p. 100 des produits de l'Île-du-Prince-Édouard sont transportés par camion. Une fois que vous aurez votre pont, vous pourrez les transporter par camion jusqu'au centre du Canada.

M. Milligan: En effet.

Le président: N'est-il pas vrai aussi que 20 p. 100 des marchandises qui quitteront l'île par le pont sont destinés à des acheteurs américains?

M. Milligan: Je ne sais pas comment vous avez obtenu vos chiffres, mais nos. . .

Le président: Nos derniers témoins ont dit que 60 p. 100 des marchandises étaient destinés au centre du Canada, 20 p. 100 aux États-Unis et 20 p. 100 à l'exportation.

M. Milligan: Bien.

Le président: Donc, 60 p. 100 quittent l'île par camion, 20 p. 100 sont destinés aux États-Unis—par camion aussi, je suppose—et 20 p. 100 des marchandises sont exportées. J'ai quelques difficultés à comprendre ce dernier chiffre, et à accepter que quatre des ports de l'île expédient 20 p. 100 de votre marché.

M. Milligan: Vous devrez sans doute prendre une décision sur le type de rationalisation que vous voudrez effectuer dans nos ports. Je ne veux pas sembler impertinent, mais ne croyez pas trop naïvement qu'en venant à l'Île-du-Prince-Édouard, vous allez entendre un politicien d'un autre palier vous dire quel port il vous faut fermer.

Le président: Eh bien, c'est ce que nous espérons, mais je suppose que. . .

M. Milligan: Nous croyons qu'il y aura rationalisation, et dans ce cas, ce sera à vous de décider comment.

Le président: Vous ne voulez pas vous salir les mains à faire ce travail.

M. Milligan: Nous nous salissons déjà les mains à faire notre sale travail ici même.

M. Gouk: Quelques éclaircissements. Tout d'abord, en ce qui concerne le contrôle aérien, la technique n'a pas remplacé les contrôleurs. On a tout simplement réaligné les niveaux de service, et cela s'est fait dans bien des cas en conjonction avec une baisse dans la tendance à voyager. La technique n'a jamais remplacé les contrôleurs aériens, certainement pas. Il s'agissait strictement d'une rationalisation du niveau de service.

M. Milligan: Oui.

[Texte]

Mr. Gouk: Regarding your comments about the different needs of Prince Edward Island, I'm quite in agreement with that, not just at the ports level but at all levels. We can't come with a one-size-fits-all type of solution, and I hope that is not the intention of this committee.

• 1030

We are going to come up with some general national policies, but we're also going to look at individual situations, because we recognize the solution for British Columbia, for example, is not necessarily somebody else's solution. We think that's part of the problem now. We have this national system with such a level of bureaucracy that we're producing more problems than we are helping.

That's what we're looking at resolving. As the chairman said, there is going to be some rationalization. There is no question about that. While in one sense we recognize you don't want to be put on the hot seat, and can't, for very obvious reasons, say which ports could be closed, if ports are to be closed, we still need input. Local people, people on Prince Edward Island, have a much better idea of where realignment can be done than we do sitting in Ottawa. That's essentially what we are here looking for: information such that we can put the best system together to reduce the cost for the federal government without harming local economies, and in fact, if we can, enhancing them.

So any input you care to make, whether it be here today or through a submission written for the committee in a follow-up, would be greatly appreciated.

Mr. Hubbard: Just to have some input here on railways, it's my understanding P.E.I. joined Confederation a little later than others, and the big issue at that time was railways. P.E.I. were building railways, and they had trouble with them, financial obligations that... probably you're more versed in the history of your province than I am.

I'm rather concerned. We saw the railways disappear from P.E.I. More recently we've seen an amendment to the Constitution whereby Marine Atlantic, or the Government of Canada, will not have to provide ferry service to the island when the fixed link is completed. As minister in the P.E.I. government, would you like to make any case before this committee about obligations Canadians have to the province of Prince Edward Island in transportation? When we see these other elements disappearing, in the railways, and we see the marine sector being cut back in the years ahead, in the ferry service, as a government, do you have special requests or considerations you think we as a committee should present to our federal colleagues concerning transportation issues here in P.E.I.?

Mr. Milligan: Historically, transport has played a fairly significant role in the part we play in Canada, or originally played. But as time goes on and progress kicks in...

I think you will find we did take a vote on Prince Edward Island. We didn't get out of any constitutional obligations without asking the population, and the population did vote in favour of a fixed link.

[Traduction]

M. Gouk: Au sujet des besoins différents de l'Île-du-Prince-Édouard, je souscris à ce que vous avez dit, pas seulement au sujet des ports mais aussi au sujet de tous les autres secteurs. Nous ne pouvons espérer trouver une solution unique qui convienne à tous, et j'espère que le comité n'en n'a pas l'intention.

Nous allons proposer certaines politiques générales à l'échelle nationale, mais nous devons également tenir compte des cas particuliers, puisqu'il faut reconnaître que ce qui vaut pour la Colombie-Britannique ne vaut pas nécessairement pour une autre province. Voilà le problème auquel nous nous heurtons actuellement. Le réseau national actuel est à ce point bureaucratisé que nous produisons plus de problèmes que nous ne pouvons en résoudre.

Voilà le dilemme qu'il nous faut surmonter. Comme l'a dit le président, il faudra rationaliser, cela ne fait aucun doute. Je comprends que vous ne vouliez pas être mis sur la sellette, mais ce n'est pas à nous, pour des raisons évidentes, à décider quel port il faut fermer; si l'on décide d'en fermer, il nous faudra de l'aide. Ce sont les gens d'ici, de l'île, qui ont une bien meilleure idée du réalignment à effectuer que nous qui siégeons à Ottawa. Voilà justement ce pourquoi nous sommes venus ici: Pour obtenir de l'information qui nous permette de renouveler le réseau, afin de réduire les coûts du gouvernement fédéral sans pour autant nuire aux économies locales et peut-être même pour les aider.

Par conséquent, nous vous serions reconnaissants de nous faire part de votre opinion, que ce soit aujourd'hui ou en écrivant plus tard au comité.

M. Hubbard: Au sujet des chemins de fer, je crois savoir que l'Île-du-Prince-Édouard s'est jointe à la Confédération un peu plus tard que les autres provinces et que la question de l'heure, c'était le chemin de fer. L'Île-du-Prince-Édouard était en train de construire son chemin de fer, ce qui lui posait des problèmes en ce qui concerne ses obligations financières qui... Vous êtes sans doute beaucoup plus au fait de l'histoire de votre province que je ne le suis moi-même.

Je suis assez inquiet. On a vu les chemins de fer disparaître de l'île. Plus récemment, un amendement à la Constitution permettra à Marine Atlantic, ou au Gouvernement du Canada, de cesser de fournir le service de traversier jusqu'à l'île, lorsque le pont sera terminé. En tant que ministre du gouvernement provincial, voudriez-vous essayer de convaincre notre comité que les Canadiens ont des engagements à respecter à l'égard de la province de l'Île-du-Prince-Édouard en matière de transports? Étant donné tous ces facteurs, la disparition des chemins de fer et du service de traversier dans quelques années, votre gouvernement aurait-il des demandes spéciales à formuler à notre comité et voudrait-il que nous présentions à nos collègues votre cause dans cette question de transport sur l'île?

M. Milligan: D'un point de vue historique, les transports ont joué un rôle important dans notre participation au Canada, du moins au tout début. Mais au fil des années et des progrès...

Vous saurez que le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard a mis cette question aux voix. Nous n'avons pas rejeté nos obligations constitutionnelles sans demander à la population son avis, et la population a choisi le raccordement permanent.

[Text]

A fixed link is not designed to cost the federal government more money. I think it is a wash, because you are going to continue to put the same subsidies into our fixed link per year as you would have put into our car ferries.

There are a few things I'd like you to keep in mind. When rail disappeared in certain other provinces, a significant amount of investment was put into local highways, etc. In Prince Edward Island the rail disappeared and we got zero dollars. We purchased the rail bed back from CN at a negotiated price and we believe some day in the future we may be back on some type of a rail system. As we understand it, the information given us was that we are moving away from railing in places such as Prince Edward Island, and probably largely across Canada, but in some parts of Europe they are starting to move back to more efficient or modern types of rail systems. Maybe that will happen here too.

No, I come from the right side of the Liberal Party, and I believe you have to balance your books. If I sit here and say nothing should change, everything should remain the same, and you balance the books and have everybody's life continue on the same, I would be hypocritical, because it's not what I preach in my own government or my view of life.

You have to make some changes. We are all going to be affected by those. Yes, there may be some port closures as a result of your deliberations. Yes, there could be more user fees. I can accept a lot of that stuff.

The only thing is, what we're making this presentation for is that we approach any decisions that are being made on the basis of knowledge, so we don't make a decision that's going to do irrefutable damage in relation to some of the exports we have to compete with, and compete very, very stringently with. As for our potatoes, every year we have to come under the gun to compete for the export market with places like Holland. It can be a dog-eat-dog situation sometimes.

Mr. McKinnon: I have just a comment, Mr. Minister. I really appreciate the tone of your report. You certainly do have an insight and an understanding about transportation problems in general, but very much so in this province. I thank you for the effort you have made to advise our committee, even though you don't wish to be out on the end of the hook when a decision has to be made.

Mr. Milligan: Thank you.

The Chairman: Mr. Guimond, you had a couple more.

Mr. Guimond: At the end of page 2, you mentioned we must consider the infrastructure of transportation as an original economic development tool. Is that correct? I agree with that. We have to consider the airports, the ports, the railways as a tool. We have to consider not only the operation itself and whether it makes money, but we must consider what economic development the tool generates in the area.

[Translation]

Ce raccordement permanent n'est pas censé coûter plus cher au gouvernement fédéral. Cela revient au même, car vous allez continuer à injecter les mêmes subventions dans le raccordement permanent par année que vous ne l'auriez fait dans les traversiers.

Il y a certains aspects dont vous devez tenir compte. Lorsque les chemins de fer ont disparu de certaines autres provinces, il a fallu investir lourdement dans les autoroutes locales, notamment. À l'Île-du-Prince-Édouard, lorsque les chemins de fer ont disparu, nous n'avons rien reçu. Nous avons acheté le terre-plein du CN à un prix négocié, et peut-être qu'un jour nous verrons renaître sur l'île un réseau ferroviaire. Nous constatons que l'Île-du-Prince-Édouard, et sans doute aussi le reste du Canada, abandonne le chemin de fer alors même qu'ailleurs, dans certaines régions d'Europe, on recommence à utiliser certains systèmes ferroviaires plus efficaces et plus modernes. C'est peut-être ce qui arrivera ici aussi.

J'appartiens à l'aile droite du Parti libéral et je crois fermement que le gouvernement doit équilibrer son budget. Si je prétendais que rien ne doit changer, qu'il faut préserver le statu quo, mais que vous devez tout de même équilibrer votre budget sans que personne ne voie sa petite vie perturbée, ce serait hypocrite de ma part, parce que ce n'est pas de toute façon ce que je prêche dans mon propre gouvernement et ce n'est pas mon point de vue.

Il faut imposer certains changements. Nous serons tous touchés. Bien sûr, vos délibérations vous amèneront peut-être à fermer certains ports. Bien sûr, les frais d'utilisation pourraient augmenter. Je peux accepter tout cela.

• 1035

Le seul but de ce témoignage est de faire en sorte que toutes les décisions qui seront prises le seront de façon éclairée afin d'éviter que soient causés des dégâts irréparables à certaines des exportations pour lesquelles nous devons faire face à une concurrence féroce. Pour exporter nos pommes de terre, nous devons chaque année nous battre pour gagner des marchés d'exportation comme celui de la Hollande. Dans certains cas, les loups doivent se manger entre eux.

M. McKinnon: Permettez-moi de faire une observation, monsieur le Ministre. J'ai beaucoup apprécié le ton de votre rapport. Vous avez certes une connaissance approfondie des problèmes de transport en général, encore plus en ce qui concerne cette province. Merci des conseils que vous avez fournis à notre comité, même si vous dites ne pas vouloir prendre part aux décisions qui devront être prises.

M. Milligan: Merci.

Le président: Monsieur Guimond, vous aviez d'autres questions à poser.

M. Guimond: À la fin de la page 2, vous dites qu'il faut considérer l'infrastructure de transport comme un instrument original de développement économique. Est-ce exact? Je suis d'accord avec vous. Il faut considérer les aéroports, les ports et les chemins de fer comme des instruments. Il faut tenir compte non seulement de leur fonctionnement et de l'argent qu'ils rapportent, mais aussi du développement économique qu'ils permettent dans la région.

[Texte]

Mr. Milligan: That's right.

Mr. Guimond: From the region of Quebec, I share this view, and I thank you for this comment.

On page 2 you mentioned too that you view the maintenance and operation of Prince Edward Island ports as a non-discretionary responsibility of the national government. Have you shared this opinion with the federal Minister of Transport, Doug Young? I do not think he will agree with this comment.

Mr. Milligan: No, I have not shared that particular opinion with Mr. Young yet. I believe come April, probably, we'll sit down together, and I'll probably share that opinion with him at that time.

But what we have to keep in mind is that very significant changes are coming to our system of subsidies and supports to transportation in our country. We as provinces have been fairly cooperative up to this time, and I think Mr. Young appreciates that. Our stance, quite frankly, in saying that is when we're talking of infrastructure that historically has been the responsibility of the federal government, we don't think we can take on additional responsibility provincially.

The Chairman: Mr. Minister, thank you very much for your presentation and for your time, and for answering all our questions. We appreciate it.

Colleagues, our next presenter, the Charlottetown Area Development Corporation, has cancelled. We will now break.

AFTERNOON SITTING

• 1230

The Chairman: Colleagues, let's resume our hearings. We have before us the P.E.I. Road Builders and Heavy Construction Association. Its manager, Roger Perry, is going to take the lead and give us his presentation.

Welcome to the committee. We look forward to hearing from you.

Mr. Roger Perry (Manager, Prince Edward Island Road Builders and Heavy Construction Association): Good afternoon, Mr. Chairman and members of the Standing Committee on Transport. I am the secretary manager of the Prince Edward Island Road Builders and Heavy Construction Association. This association represents contractors who are actively involved in road building and heavy construction projects throughout Prince Edward Island and other parts of the Atlantic provinces.

We also represent associate members who are involved in the supply side to the road building industry—for example, oil companies, equipment companies, construction aggregate suppliers, engineers, consulting companies, banks, accounting firms, etc., and all types of petroleum products, including the liquid asphalt, Portland cement and other products related to the road building and heavy construction industry.

We realize that other members of our association are presenting briefs to this panel, so our brief will be an overview, representing all members who rely on the four major ports in P.E.I. for the shipping and receiving of product.

[Traduction]

M. Milligan: C'est exact.

M. Guimond: Je suis de la région de Québec et je partage votre opinion. Merci de cette observation.

À la page 2, vous dites également que l'entretien et le fonctionnement des ports de l'Île-du-Prince-Édouard est une fonction non discrétionnaire du gouvernement national. Avez-vous fait part de cette opinion au ministre fédéral du transport, Doug Young? Je ne crois pas qu'il soit d'accord avec vous à ce sujet.

M. Milligan: Non, je n'ai pas encore fait part de cette opinion à M. Young. Nous aurons sans doute l'occasion de nous rencontrer en avril et je lui en ferai part à ce moment-là.

N'oublions pas que le régime des subventions et de l'aide au transport au Canada subira des changements très importants. Jusqu'à présent, les provinces ont fait preuve d'un assez bon esprit de collaboration et je crois que M. Young l'apprécie. À vrai dire, nous pensons que comme il s'agit d'une infrastructure qui a toujours relevé du gouvernement fédéral, les provinces ne peuvent pas accepter cette charge additionnelle.

Le président: Monsieur le ministre, merci beaucoup de votre témoignage et du temps que vous nous avez consacré pour répondre à nos questions. Nous vous en sommes reconnaissants.

Chers collègues, notre prochain témoin, la Charlottetown Area Development Corporation, a décidé de ne pas venir comparaître. Nous allons maintenant faire une pause.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Chers collègues, nous reprenons nos audiences. Nous entendrons les représentants de la P.E.I. Road Builders and Heavy Construction Association. Son directeur, Roger Perry, dirigera le témoignage et présentera l'exposé.

Bienvenue à notre comité. Nous sommes heureux de vous entendre.

M. Roger Perry (directeur, Prince Edward Island Road Builders and Heavy Construction Association): Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs du Comité permanent du transport. Je suis secrétaire directeur de la Prince Edward Island Road Builders and Heavy Construction Association. Notre association représente les entrepreneurs qui participent à la construction des routes et à des projets de construction lourde dans toute l'Île-du-Prince-Édouard et dans d'autres parties des provinces atlantiques.

Elle compte également des membres associés qui travaillent à l'approvisionnement du secteur de la construction routière—par exemple, des sociétés pétrolières, des sociétés d'équipement, des fournisseurs de granulats de construction, des ingénieurs, des sociétés d'experts-conseils, des banques, des firmes de comptables, etc. et toute sorte de produits pétroliers, y compris l'asphalte liquide, le ciment Portland et d'autres produits également utilisés dans la construction des routes et la construction lourde.

Nous savons que d'autres membres de notre association présenteront des mémoires à votre comité. Nous nous contenterons donc de vous donner un aperçu de l'opinion de tous ceux de nos membres qui utilisent les quatre grands ports de l'Île-du-Prince-Édouard pour expédier et recevoir des produits.

[Text]

Prince Edward Island is probably one of the most expensive places in Canada to produce high-quality roads, highways, air fields, etc., due to the lack of suitable aggregates involved in the construction and paving processes. We do not have suitable aggregate on the island, so all materials used in paving and sub-base work have to be imported.

Since the disappearance of the rail lines, we are now forced to either bring the aggregates in by truck or marine transport. The only materials that are brought in by truck are those close to the ferry terminals. These materials become very expensive due to the amount of hauling required to bring them to the various processing points on the island. Therefore, we are obliged to use marine transport, which is considerably cheaper due to the very nature of the business and the amount of aggregate that can be hauled by either barge or ship.

Our members feel that with the recent cutbacks in transportation subsidies marine transportation will become more viable for more of our members in the future. As a result, the ports will become more important than ever before, and the operation and maintenance will have to be of a high standard.

Our members are dependent on these ports being able to receive the vessels and efficiently unload them, to save the transporter valuable dollars that may occur due to demurrage. We also have oil companies and machinery companies that rely on bringing their products onto the island and unloading at one of the four main wharfs.

The association feels that any change in the status quo would bring undue financial hardships to the members of our association who rely on the operation of the various wharfs, be it ice-breaking, operation, maintenance, dredging, navigational aids, etc. It is our position that since we are an island and the smallest province in Canada, these four important ports are vital to the economy of Prince Edward Island in the receiving of goods and shipping of produce from our ports.

The island economies are all interrelated. If the potato producer has a good year, the spin-off to the rest of the island economy is felt in a positive way, such as the purchase of vehicles, furniture, some luxury items, additional construction, paving, etc. The same scenario is true for almost every facet of the island economy, be it farming, fishing, construction, tourism, etc.

The alternative to a profitable season is also true. The areas of the island economy suffer due to a lack of disposable income to do any of the aforementioned activities and spending.

We feel the cruise ship business, especially at the Charlottetown port, could be greatly expanded. The importance of our province as the birthplace of Confederation has not yet been exploited and promoted to its full potential. We realize the Charlottetown Area Development Corporation is presently pursuing the development of a commemorative park where the Fathers of Confederation actually landed for the historic talks that eventually led to Confederation. This park will be adjacent

[Translation]

En raison de l'absence des granulats nécessaires aux ouvrages de construction et de pavage, c'est sans doute à l'Île-du-Prince-Édouard qu'il en coûte le plus cher au Canada pour produire des routes, des autoroutes et des terrains d'aviation de grande qualité. L'île ne peut produire les granulats nécessaires et, par conséquent, il faut importer tous les matériaux utilisés pour faire les couches de fondation et le pavage.

Depuis la disparition des lignes de chemin de fer pour transporter les granulats, nous devons avoir recours soit au camionnage, soit au transport maritime. Les seuls matériaux transportés par camion sont ceux qui sont situés près des terminaux de traversiers. Le coût de ces matériaux est très élevé en raison des frais de transport nécessaire pour les amener aux différents endroits où ils seront utilisés dans l'île. Par conséquent, nous sommes obligés d'avoir recours au transport maritime, qui coûte beaucoup moins cher, de par sa nature même et du fait des grandes quantités de granulats qui peuvent être transportés par les chalands ou les navires.

Nos membres estiment que, compte tenu de la réduction récente des subventions destinées au transport, le transport maritime deviendra, à l'avenir, de plus en plus viable. Par conséquent, les ports auront une importance accrue; leur fonctionnement et leur entretien devra répondre à des normes élevées.

Nos membres dépendent de ces ports pour accueillir les navires et les décharger de façon efficace afin que le transporteur n'ait pas à payer d'éventuels frais de surestaries. Certaines sociétés pétrolières et sociétés de machineries comptent également sur l'un de nos quatre principaux ports pour mener leurs produits dans l'île et les y décharger.

D'après notre association, tout changement à la situation actuelle causerait un préjudice financier à ses membres, qui dépendent de l'exploitation des différents quais et ce, pour le déglacage, le fonctionnement, l'entretien, le dragage, les aides à la navigation, etc. Nous estimons que puisque nous vivons dans une île et dans la plus petite province du Canada, ces quatre grands ports sont essentiels à l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard puisqu'ils permettent de recevoir des marchandises et d'expédier nos produits.

Les différents secteurs de l'économie de l'île sont tous interliés. Si les producteurs de pommes de terre connaissent une bonne année, toute l'économie de l'île en ressent indirectement les effets, car il se vend davantage de véhicules, de meubles, d'objets de luxe, il y a davantage de construction, de pavage, etc. Cela s'applique également à presque tous les aspects de l'économie de l'île, entre autre l'agriculture, la pêche, la construction et le tourisme.

Il en est de même si l'année est mauvaise. L'économie de l'île en subit les répercussions car il y a moins d'argent à dépenser dans les domaines précités.

Nous estimons qu'au port de Charlottetown surtout, il serait possible d'accroître considérablement l'exploitation de navires de croisière. Le fait que notre province a été le berceau de la confédération n'a pas encore été pleinement exploité. Nous savons que la Charlottetown Area Development Corporation travaille actuellement à créer un parc commémoratif là où les Pères de la Confédération se sont réunis pour tenir les négociations historiques qui ont donné

[Texte]

to the railway wharf, which is the Charlottetown wharf, at the foot of the Great George Street and will be a very attractive debarkation point for cruise ship passengers. It is also hoped that eventually the rest of the wharf area will be brought up to attractive standards that are befitting a heritage location like the city of Charlottetown.

This initiative should be vigorously pursued by the city, the province and the tourist industry association to ensure this valuable segment of tourism continues to grow. The spin-off from the cruise ship business has not been fully realized, and can be expanded with a concerted effort by the previously mentioned levels of government and the tourist industry association of P.E.I. This can only be done with funding from the federal government to assist in this important aspect of the island economy.

In conclusion, our association feels that the operation, maintenance and all facets of wharf and port operation that are presently being conducted and financed by the federal Department of Transport should be maintained. We also feel that the level of tariffs should be kept in line with the island economy, so this valuable facility will be preserved and kept viable for the members of our association and other island users.

Thank you for the opportunity to present our views to this committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Perry, for your submission.

Mr. Perry, just before we go to my colleagues for questions, as a former St. Catharines resident, I'm going to ask you to put yourself back into St. Catharines for a minute. Let's suppose you're being told the bulk crop exported from this province is potatoes, and 60% is transported by road. The link is going to be built, so 60% of your product will go to central Ontario via road—and these are their figures—20% will go by road to the U.S. and its buyers, and 20% will go for export.

Again, you're living in St. Catharines and you're a taxpayer. You see Mr. Perry come before the Standing Committee on Transport. P.E.I. is saying it has to keep the status quo, and we have to keep four ports open for some cruise ship business, and export of 20% of the majority crop of the island. Can you see the dilemma we're faced with?

Mr. Perry: There's no question it's a dilemma.

The Chairman: But in this report you have said you favour the status quo.

Mr. Perry: Well, we feel that. . .

The Chairman: It would be lovely to have the status quo, but your admission that it is a dilemma just confirms that it is too much for the federal government to help to operate four ports.

Mr. David Morrison (General Manager, Mariner Towing): Mr. Chairman, I'm David Morrison and I'm here with Roger.

[Traduction]

naissance à la Confédération. Ce parc sera situé à côté du quai ferroviaire, c'est-à-dire le quai de Charlottetown, juste au pied de la Great George Street. Ce sera un point de débarquement très intéressant pour les passagers des croisières. En outre, on espère que le reste de ce quai finira par être aménagé d'une façon qui traduise l'importance patrimoniale de la ville de Charlottetown.

La ville, la province et l'Association du tourisme devraient travailler avec ardeur à cette initiative de façon à ce que cet aspect important du tourisme continue de croître. On ne s'est pas encore pleinement rendu compte des répercussions indirectes que peut avoir la navigation de croisière. Ces répercussions pourraient être renforcées par un effort concerté des ordres de gouvernement que j'ai mentionnés ainsi que de l'Association du tourisme de l'Île-du-Prince-Édouard. Mais tout cela n'est possible que si le gouvernement fédéral verse des fonds pour promouvoir cet aspect important de l'économie de l'île.

Pour conclure, notre association estime que le ministère fédéral du Transport devrait continuer de diriger et de financer le fonctionnement, l'entretien et tous les aspects de l'exploitation des quais et des ports. Nous pensons également que les tarifs devraient être ajustés à l'économie de l'île de façon à ce que cette installation précieuse soit préservée et demeure viable pour les membres de notre association et les autres utilisateurs de l'île.

Merci de nous avoir permis de présenter notre point de vue à votre comité.

Le président: Merci de votre témoignage, monsieur Perry.

Monsieur Perry, avant que mes collègues ne posent leurs questions, permettez-moi une observation. J'ai déjà habité à St. Catharines; essayez de vous imaginer un instant que vous êtes vous-même de retour à St. Catharines. Supposons que l'on vous dise que la principale denrée exportée à partir de cette province est la pomme de terre et que 60 p. 100 du transport se fait par camions. Le pont sera construit et 60 p. 100 de vos produits seront transportés vers le centre de l'Ontario—et ce sont là leurs chiffres à eux—20 p. 100 seront transportés par camions vers les États-Unis et 20 p. 100 seront exportés ailleurs.

Supposons que vous viviez à St. Catharines et que vous êtes contribuable. Voilà qu'un M. Perry se présente devant le Comité permanent du transport. L'Île-du-Prince-Édouard déclare que la situation doit demeurer telle quelle et que les quatre ports doivent demeurer ouverts de façon à desservir une certaine navigation de croisière et permettre une exportation de 20 p. 100 de la principale denrée produite dans l'île. Comprenez-vous notre dilemme?

M. Perry: C'est un dilemme, cela ne fait aucun doute.

Le président: Néanmoins, dans votre rapport, vous vous dites en faveur du statu quo.

M. Perry: Eh bien, nous pensons que. . .

• 1240

Le président: Ce serait magnifique de pouvoir conserver le statu quo, mais en avouant qu'il y a un dilemme, vous venez de confirmer que le gouvernement fédéral ne peut se permettre d'aider à exploiter quatre ports.

M. David Morrison (directeur général, Mariner Towing): Monsieur le président, je suis David Morrison et j'accompagne Roger.

[Text]

I think if you were in Charlottetown during October and November of last year, you'd realize why we need more than one or two ports. The port of Summerside was closed all of last year due to the construction of new sheds. Because of the traffic in Charlottetown and our own traffic we are looking at demurrage of 7 to 12 days on potato boats. The demurrage was so high that in our delivery of gravel we ceased to use the port of Charlottetown. We just couldn't afford it.

If you want to liken Charlottetown or P.E.I. to Prince Rupert and Vancouver, then let's talk about wharfs. They're what's needed. We have room at Charlottetown for two ships, at Summerside for two ships, and at Georgetown for two ships. So if you're talking about one port, you're going to triple the size and the capability of Charlottetown. Why spend that money when you have the infrastructure at the other major ports? The dredging is there, the docks are there, the sheds are there.

The Chairman: That's what we are hoping to learn from you today. We are trying to learn the different options that can be laid out to us and trying to look down the road within the next six months to the next decade on what P.E.I. and its ports and harbour system are going to look like.

I'll go to questions from my colleague. I don't think we could get into an argument, for example, on demurrage and do any comparisons to Vancouver because I'm sure my colleague from B.C. will tell you you'll lose that argument about any comparison of demurrage between there and here.

Mr. Guimond, please. No questions. Mr. Gouk.

Mr. Gouk: If you go to the city of Victoria, they have absolutely no snow removal equipment, the reason being that it's only rarely that they have any snow and they can't justify having all that equipment for those few times when it does snow.

Likewise, you mentioned a specific time period when Charlottetown was cramped, and I don't doubt that. I think any port that always has space for one more boat is probably not running effectively if they never run into a situation where there may be some potential for a back-up.

What we're trying to find is a way to make it the most cost-effective, because in the end that's going to affect you as well. In fact, it will probably affect you more as a user than a lot of other people. The federal government is not in a position to keep putting large sums of money into massive numbers of ports.

One of the things we've heard, particularly in the Quebec area, is there are so many ports—it's not contained within Quebec only, but it happened that we heard it there—that if we got our fair share of product we would be able to make money, and then 30 miles down the water is another port that says the same thing.

I think most of the people who have come before this committee recognized the need to downsize and to build one good set of infrastructures. That doesn't mean just one port. It means that there is some strong potential of some closing down.

[Translation]

Si vous aviez été à Charlottetown en octobre et en novembre dernier, vous auriez vu pourquoi nous avons besoin de plus qu'un ou deux ports. Le Port de Summerside a été fermé toute l'année dernière en raison de la construction de nouveaux hangars. En raison de l'achalandage à Charlottetown et de notre propre achalandage, les bateaux de pommes de terre doivent prévoir des surestaries de 7 à 12 jours. Les frais de surestaries ont été si élevés que, pour livrer le gravier, nous avons cessé d'utiliser le Port de Charlottetown. Nous n'en avons plus les moyens.

Si vous voulez faire le lien entre Charlottetown ou l'Île-du-Prince-Édouard et Prince Rupert ou Vancouver, eh bien, parlons des quais. C'est de cela dont nous avons besoin. À Charlottetown, il y a de la place pour deux navires, de même qu'à Summerside et à Georgetown. Si vous voulez ne conserver qu'un port, il faudra donc tripler la taille et les ressources de Charlottetown. Pourquoi dépenser autant d'argent alors que l'infrastructure existe déjà dans d'autres grands ports? Les installations de dragage existent déjà, de même que les quais et les hangars.

Le président: C'est ce que nous espérons apprendre de vous aujourd'hui. Nous espérons découvrir quelles sont les différentes options dont nous pouvons nous prévaloir et nous essayons de voir quelle sera la situation de l'Île-du-Prince-Édouard et de ses ports, des six prochains mois jusqu'à la prochaine décennie.

Je donnerais maintenant la parole à mes collègues. Je ne crois pas que l'on puisse commencer à discuter de sujets comme les surestaries, par exemple, non plus que faire des comparaisons avec Vancouver, car je suis persuadé que mon collègue de la Colombie-Britannique vous dira que, dans une comparaison des surestaries entre sa province et la vôtre, vous n'auriez certes pas le haut du pavé.

Monsieur Guimond, s'il vous plaît. Pas de questions. Monsieur Gouk.

M. Gouk: Dans la ville de Victoria, il n'y a aucun équipement d'enlèvement de la neige, et ce, parce qu'il neige très rarement et que la Ville ne saurait justifier l'achat de l'équipement pour les rares fois où il neige.

De même, vous avez mentionné qu'à un moment donné, le Port de Charlottetown ne suffisait pas à la tâche. Je n'en doute pas. À mon avis, un port qui peut toujours accueillir un autre bateau et dans lequel il n'arrive jamais qu'on ait besoin d'espace additionnel n'est pas géré efficacement.

Ce que nous essayons de voir, c'est comment rendre les ports le plus rentable possible, car en fin de compte, cela aura également des répercussions pour vous. En fait, puisque vous êtes un utilisateur, vous serez sans doute bien plus touché. Le gouvernement fédéral n'est pas en mesure d'investir d'énormes sommes dans un grand nombre de ports.

Au Québec, plus particulièrement, on nous a dit qu'il y a tant de ports—cela ne se limite pas seulement au Québec, mais c'est là que nous l'avons entendu—que s'il était possible qu'ils obtiennent leur juste part des produits, ils seraient en mesure de réaliser des profits; 30 milles plus loin, on nous dit la même chose dans un autre port.

La plupart des gens qui ont comparu devant notre comité ont reconnu la nécessité de rationaliser les installations et de construire un bon ensemble d'infrastructures. Cela ne signifie pas qu'il faille se limiter à un port. Cela signifie toutefois qu'il

[Texte]

What we're trying to find from people... We recognize it's very difficult for you to come here as an island resident and say we need this port or that port closed, but we need something very close to that, or, alternatively, how these things can do enough business in order to become viable. If there's enough business on the island for one or two active ports that could then deal with enough volume to actually break even, then we can't justify dividing that pie in half again and having four, for example.

• 1245

Is there a way we could work towards the economic viability of one or more ports in P.E.I.?

Mr. Perry: Given the fact it is an island, they almost need those four ports. I know they are not all profitable, but it is possible that one will be more profitable than the other. That money could then be prorated over the four ports.

We are really talking about the whole package here. Charlottetown obviously has the potential to be the most revenue-producing port, especially if the wharf were expanded, especially with the cruise ship business and that sort of thing.

If the others have to haul produce from Charlottetown up to Souris or bring produce back down to load it there, they would have an extra expense. I think the way the four ports are geographically located is—

Mr. Gouk: You realize that the country as a whole does not have anything near the access to ports that you would have even with the single port.

Mr. Perry: The country as a whole isn't an island, though.

Mr. Gouk: No, but they have to go a way to get to ports, even in British Columbia, which has the ports of Vancouver, Prince Rupert, and so on. We are shipping sometimes 1,000 miles inside the province before we reach a port, so the fact that one may have to deliver something across the island as opposed to only a mile or two within... If you have to load it and drive it down the road, how much economic impact is there in driving 30 minutes as opposed to driving two hours? How much more impact does that have?

Saving an hour of driving time would justify having one or two or three additional ports. Given that the product can't magically appear at the port to begin with, you still have to truck it to the port. Can we justify having four ports to cut down on an average of maybe an hour, an hour and half, or two hours of driving time as opposed to the half an hour or so it may take under the current system?

Mr. Perry: I don't know whether I can actually answer that. I know that hauling rates are very high in this province and that every mile you go more than you have to is an extra expense.

Say you decided to take your funding away from a port such as either Souris or Georgetown. That would effectively end their opportunity to be re-established as a processing port, for example. Somebody wouldn't establish a fish-processing facility in an area they didn't have access to, or in an area that wasn't going to be dredged or have the navigational aids, etc. That would effectively sound the death knell of that particular area.

[Traduction]

est fort possible qu'il y ait des fermetures. C'est ce que nous essayons de savoir... Nous reconnaissons qu'il vous est très difficile, à vous un habitant de l'île, de nous dire que ce port-ci n'est pas nécessaire ou que celui-là doit être fermé, mais c'est un peu ce dont nous avons besoin ou, autrement, que vous nous disiez comment il est possible d'accroître suffisamment leur chiffre d'affaires pour qu'ils deviennent viables. Si le volume d'affaires est suffisant pour qu'un ou deux ports puissent couvrir leurs frais, on ne saurait justifier de diviser ce volume d'affaires en deux pour conserver quatre ports.

Est-il possible d'améliorer la viabilité économique d'un ou plusieurs ports dans l'Île-du-Prince-Édouard?

M. Perry: Puisqu'il s'agit d'une île, les gens ont besoin de ces quatre ports. Je sais qu'ils ne sont pas tous rentables, mais l'un d'entre eux l'est peut-être davantage et les profits pourraient être distribués aux autres.

Ces ports constituent en fait un ensemble. C'est le port de Charlottetown qui offre bien sûr le plus grand potentiel de rentabilité, surtout si le quai est agrandi, si l'on accroît la navigation de croisière, etc.

Si les sociétés doivent transporter leurs produits de Charlottetown jusqu'à Souris ou ramener leur produit ici pour le charger, il leur en coûtera plus cher. La situation géographique des quatre ports est...

M. Gouk: Vous vous rendez compte que, nulle part au pays, on a un meilleur accès aux ports qu'ici, même s'il n'y avait qu'un seul port, n'est-ce pas?

M. Perry: Mais le pays n'est pas une île.

M. Gouk: Non, mais il y a toujours une distance à couvrir pour se rendre aux ports, même en Colombie-Britannique, où il y a les ports de Vancouver, Prince Rupert, etc. Une fois arrivés au port, il faut parfois transporter les marchandises sur une distance de 1 000 milles vers l'intérieur de la province; alors, s'il faut transporter des marchandises à travers toute l'île plutôt que sur un mille ou deux... S'il faut charger les marchandises et les transporter, quelle différence y a-t-il, sur le plan économique, selon qu'on les transporte 30 minutes au lieu de deux heures? En coûte-t-il tellement plus cher?

Épargner une heure de camionnage pourrait justifier le fait d'avoir un, deux ou trois ports supplémentaires. De toute façon, les produits n'apparaissent pas par magie au port, il faut toujours les y amener par camion. Pouvons-nous justifier le maintien de quatre ports du fait qu'il faut maintenant une demi-heure de camionnage alors qu'il faudrait autrement une heure, une heure et demie ou deux heures?

M. Perry: Je ne suis pas certain de pouvoir répondre à cela. Je sais que les frais de camionnage sont très élevés dans cette province et que chaque mille ajoute à la dépense.

Supposons que vous cessiez de financer un port comme celui de Souris ou de Georgetown. Cela aurait pour effet de lui enlever toute possibilité de redevenir un port de traitement, par exemple. Aucune entreprise n'établirait une usine de traitement du poisson là où elle n'a pas accès au poisson ou dans une zone où il est impossible d'obtenir du dragage ou des aides à la navigation, par exemple. Pour cette région, ce serait la fin.

[Text]

Mr. Gouk: Has any fish processing been shut down there in recent times?

Mr. Perry: It burned last year, but they are still talking about a new owner and maybe rebuilding the plant.

Mr. Gouk: For how long before the fire had it been active? Was it active until then?

Mr. Perry: Oh, yes. Usen Fisheries I believe was the name of the company. Is that right, David?

Mr. Morrison: Yes.

Mr. Gouk: One thing that we have heard not just from you but from other people is the high cost of road haul in P.E.I. Why would the actual cost of road haul be significantly higher in P.E.I. than say in Manitoba or British Columbia?

Mr. Perry: The high cost of what?

Mr. Gouk: Haulage, road haulage inside the province. Other than that your fuel costs might be a little higher because of transport of fuel, what would make the significant difference in the road haulage cost here?

• 1250

Mr. Perry: I don't know. Maybe it's the shortness of the season, but their rates are geared for that. The construction season here is probably one of the shortest in Canada, and as you can see from the paper today, there are already load limits on the roads. Therefore, they can't really haul on a lot of the secondary roads.

Mr. Gouk: We have the same thing in our province.

Mr. Perry: Oh, I thought you meant the hauling rates on the island. The haul rates on the island are high compared with some of the rates in other provinces. We have done the comparison.

Mr. Gouk: Thanks.

Mr. McGuire: This question has been going around the table all day and will probably continue to go around the table. Why four ports?

Mr. Morrison: That question is not going to be answered in this room. If that's the thinking of the federal government, I think it's time for the federal government to sit down with the province and say let's do a mega-study to see what the ramifications are of having two ports, one port, three ports, what the additional costs are to the potato industry and the road building industry, and what the cost is of petroleum products. All those things have to be factored in.

It is quite reasonable to say that in Manitoba you have to haul it 300 miles. That's geography.

Mr. Gouk: Yes. I'd just like to make one thing clear before I pass it on to the other side. We didn't come here to close three ports. We came here to hear from the users, to find out how economically viable your ports are—how to make it better, how to enhance it, and whether or not there's redundancy. That's what we've come to find out. We came with no preconceived determination that we're here to close three ports. We're here to find out how to make this as profitable...

[Translation]

M. Gouk: A-t-on récemment fermé une usine de traitement de poisson là-bas?

M. Perry: Elle a brûlé l'an dernier, mais il est encore question d'un nouveau propriétaire ou de la reconstruction de l'usine.

M. Gouk: Avant l'incendie, combien de temps cette usine a-t-elle été active? L'était-elle encore?

M. Perry: Oh, oui. Je crois que le nom de la société était Usen Fisheries. N'est-ce pas, David?

M. Morrison: Oui.

M. Gouk: Vous nous avez dit, tout comme d'autres, que les frais de transport routier dans l'Île-du-Prince-Édouard étaient élevés. Pourquoi ces frais sont-ils tellement plus élevés ici qu'au Manitoba ou en Colombie-Britannique?

M. Perry: Quels frais?

M. Gouk: Le camionnage, le transport routier dans la province. Le coût du carburant est peut-être plus élevé ici parce qu'il faut le transporter, mais sinon, qu'est-ce qui occasionne cette différence importante dans les frais du transport routier ici?

M. Perry: Je ne sais pas. Peut-être est-ce dû au fait que la saison est courte, mais leurs tarifs sont ajustés en conséquence. Nous avons ici la saison de construction la plus courte sans doute au Canada, et comme vous l'avez sans doute lu dans le journal aujourd'hui, on impose déjà des limites de charge sur les routes. Par conséquent, le transport ne peut être effectué sur un grand nombre des routes secondaires.

M. Gouk: Cela existe également dans notre province.

M. Perry: Oh, je pensais que vous parliez des frais de camionnage dans l'île. Les frais de camionnage sont élevés ici comparativement à ceux des autres provinces. Nous avons fait la comparaison.

M. Gouk: Merci.

M. McGuire: Pourquoi avez-vous besoin de quatre ports? C'est une question que l'on a posée toute la journée et qui le sera sans doute encore.

M. Morrison: Vous ne trouverez pas la réponse à cette question dans cette salle. Si c'est ce que pense le gouvernement fédéral, il est temps qu'il rencontre les représentants de la province et qu'il décide de faire réaliser une grande étude pour voir quelles seront les conséquences d'avoir deux ports, un port, trois ports, quels seront les frais additionnels pour l'industrie de la pomme de terre, de la construction routière ou des produits pétroliers. Il faut tenir compte de tous ces facteurs.

Il est acceptable de dire qu'au Manitoba, il faut transporter les marchandises sur 300 milles. C'est une question de géographie.

M. Gouk: Oui. Permettez-moi d'apporter une précision avant de laisser la parole à mes collègues de l'autre côté. Nous ne sommes pas venus ici pour fermer trois ports. Nous sommes venus ici pour entendre les utilisateurs, constater si les ports sont économiquement viables—comment améliorer leur situation, et voir si certains d'entre eux sont ou non redondants. C'est ce que nous sommes venus constater. Nous ne sommes pas venus ici avec l'idée préconçue de fermer trois ports. Nous

[Texte]

Because you as users need viable ports, not crippled ports that we're propping up. Our ability to prop them up is dwindling quickly.

Mr. Morrison: If I indicated that was your purpose, I'm sorry, but I do feel the answer to your question—because it is a question. There is a possibility of reducing the number from four to something else. That then means a lot of time, a lot of work, and a lot of study. I would hope that if it were to happen, this committee's recommendation to the minister would be to have provincial input into that study.

The Chairman: We heard the same thing from the potato growers organization, the P.E.I. Potato Board, when they were before us. They've been asking for the study you requested since 1986. For nine years now they've been asking for a study on the impact on ports, etc.

I have a question. What's taken the board, and stakeholders like yourselves, so long to put your heads together, carry out your own internal review, and make suggestions to the ministry? Why are you waiting for the federal government to make the first move and maybe produce a biased report that might go against what you feel is important?

Mr. Morrison: Mr. Chairman, we don't want any change. We want the status quo.

The Chairman: But you've got to know that change is coming. We can't be stuck in the status quo. For the two years I've been on the government side, we have known that the status quo wasn't going to be acceptable. You just have to read the financial pages to know that.

Mr. Morrison: That's fine, but when we see the federal government putting \$5 million or \$8 million into Georgetown wharf, as they did three or four years ago, \$7 million or \$8 million into Summerside wharf, as they did this past year. . .

• 1255

The Chairman: Yes, but another government got elected in 1993. You had a sense the wind was changing. I don't understand even eight years. The question still begs to be answered: why didn't the stakeholders, including the Potato Board and you, get together and put your own review together?

Mr. Morrison: Okay.

The Chairman: Anyway, Joe McGuire, please.

Mr. McGuire: With the loss of the transport subsidies and the free freight in trucking, and with the loss of our railroads and the increased costs to the users exporting or importing, do you think your industry or other users of the ports that are left can be expected to absorb the costs of dredging, ice-breaking and things that are required to keep a port open in a northern climate? Do you think your industries can absorb those kinds of costs?

Mr. Perry: Not a chance.

[Traduction]

sommes venus voir comment il est possible de rendre ces ports aussi rentables. . . Car vous, les utilisateurs, vous avez besoin de ports viables, pas de ports boiteux qu'il nous faut constamment renflouer. D'ailleurs, nous avons de moins en moins les moyens de les renflouer.

M. Morrison: Si j'ai laissé entendre que c'était votre but, je suis désolé, mais je crois que la réponse à votre question—car il s'agit d'une question. Il est possible que le nombre des ports passe de 4 à un autre chiffre. Pour cela, il faudra y consacrer beaucoup de temps, beaucoup de travail et faire beaucoup d'études. Si cela devait se produire, j'espère que votre comité recommanderait au ministre de permettre à la province de participer à cette étude.

Le président: Les représentants du P.E.I. Potato Board, qui représentent les producteurs de pommes de terre, nous ont dit la même chose lorsqu'ils ont comparu devant nous. En fait, ils réclament cette étude depuis 1986. Ils réclament depuis neuf ans une étude sur les répercussions sur les ports, etc.

Permettez-moi de vous poser une question. Pourquoi a-t-il fallu tant de temps au Potato Board et aux autres intervenants, comme vous-même, pour réfléchir à la question, faire leur propre examen et faire des propositions au ministère? Pourquoi attendez-vous que le gouvernement fédéral passe à l'action et produise peut-être un rapport biaisé qui irait peut-être à l'encontre de ce que vous estimez important?

M. Morrison: Monsieur le président, nous ne voulons pas de changement. Nous voulons le statu quo.

Le président: Vous devez néanmoins savoir qu'il y aura des changements. Nous ne pouvons pas conserver le statu quo. Je suis au gouvernement depuis deux ans, et nous savons que le statu quo ne saurait être acceptable. Il suffit de lire le journal, à la section des finances, pour s'en convaincre.

M. Morrison: D'accord, mais lorsqu'on voit le gouvernement fédéral investir 5 ou 8 millions dans le quai de Georgetown, comme cela a été le cas il y a 3 ou 4 ans, 7 ou 8 millions de dollars dans le quai de Summerside, comme cela s'est fait l'an dernier. . .

Le président: Il y a eu un autre gouvernement élu en 1993. Vous deviez savoir que des changements s'annonçaient. Je ne comprends pas pourquoi vous avez attendu même huit ans. La question se pose: pourquoi les intéressés, dont l'Office de commercialisation de la pomme de terre et vous-même, ne se sont-ils pas entendus et n'ont-ils pas procédé à leur propre examen?

M. Morrison: Je comprends.

Le président: Quoi qu'il en soit, c'est à Joe McGuire.

M. McGuire: Compte tenu de la perte des subventions au transport et du transport gratuit par camion, de la perte de nos chemins de fer et des coûts accrus d'exportation et d'importation, l'industrie et les autres utilisateurs des ports qui restent sont-ils en mesure, selon vous, d'absorber les coûts du dragage, du service de brise-glaces et des autres services requis pour garder un port ouvert dans un pays nordique? L'industrie peut-elle assumer ses coûts?

M. Perry: Certainement pas.

[Text]

Mr. Morrison: Right now, Mr. McGuire, we project that over the next twenty years, just to operate and maintain—no capital costs, no dredging, no ice-breaking, no navigational aids—at our new revenues of July 1 this year, which is a 25% increase, it's a break—even over twenty years.

Therefore the numbers tell us that capital for new sheds, new wharves, dredging, ice-breaking and navigational aids all would be required to be paid for by Ottawa.

Mr. McGuire: With the ports we have now, as you have stated, it's pretty hard to downsize them any farther than they already are. These ports have specific functions. Summerside is considered the potato port of P.E.I. because it gathers most of the acreage for the export of potatoes, while other ports have basically different functions, whether it's aggregates, fertilizer, fuel or whatever.

Do you think the federal government is spending too much money in this province right now as far as support and maintenance of ports are concerned? Or do you see maybe generating more revenue by increasing or developing the services in some of our ports?

Mr. Morrison: I'm not sure if I can answer your question. Again, I think it's like the chairman asking why we haven't studied these matters previously. Until two years ago, things seemed to be going straight ahead, with new sheds, dredging and whatnot.

To answer your question on upgrading a harbour, let's say Summerside and Charlottetown were the chosen two harbours and Georgetown and Souris were going to disappear. You have to weigh in the cost of the new wharves, the new infrastructure, the dredging and the enlargement of those two harbours to handle the traffic that's been lost from the other two. Especially when you consider one port instead of four, you have a big factor of capital cost. What's going to become of the other new facilities we have?

The Chairman: I just have a correction, Joe. I don't mean to interrupt your questioning.

No one is talking about the example you gave. No one is talking about those two ports disappearing. What we may be asking is whether there is an opportunity for a take-over by the municipalities or by private entrepreneurs who might be able to run that port that much more successfully, drawing business to it for it to grow. That's the kind of thing I think we have a responsibility to look at.

Are you done, Joe McGuire?

Mr. McGuire: All done.

The Chairman: Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard: I'm rather afraid that we're putting some of the smaller ports at a serious disadvantage when we present some of this material.

[Translation]

M. Morrison: Nous prévoyons actuellement, monsieur McGuire, que pour les 20 prochaines années, en prenant seulement les coûts de fonctionnement et d'entretien—pas d'immobilisations, pas de dragage, pas de brise-glaces, ni d'aides à la navigation—avec nos nouveaux revenus au 1^{er} juillet de cette année, qui ont augmenté de 25 p. 100, nous réussirons à peine à atteindre le seuil de rentabilité.

Ce qui nous fait dire que les fonds pour les nouveaux hangars, les nouveaux quais, le dragage, le service de brise-glaces et les aides à la navigation devront provenir d'Ottawa.

M. McGuire: Nos ports, dans la situation où ils se trouvent, ne peuvent plus absorber de réduction. Ils ont des missions bien précises. Summerside est considéré comme le port d'exportation des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard; il s'accapare la plus grande partie de la superficie ensemencée. Les autres ports ont également leurs spécialités, qu'il s'agisse des granulats, des engrais, des combustibles ou d'autre chose.

Selon vous, le gouvernement fédéral dépense-t-il trop d'argent actuellement dans la province pour le maintien des ports? Est-il possible d'augmenter les revenus en ajoutant des services dans certains de ces ports?

M. Morrison: Je ne suis pas sûr de pouvoir répondre à votre question. Elle ressemble à celle du président qui voulait savoir pourquoi nous n'avions pas étudié la question plus tôt. Jusqu'à il y a deux ans, les choses allaient rondement; il y avait de nouveaux hangars, des opérations de dragage, etc.

En ce qui concerne l'amélioration des ports, je signale que Summerside et Charlottetown avaient été confirmés dans leur mission et que Georgetown et Souris devaient disparaître. Il fallait tenir compte des coûts occasionnés par les nouveaux quais, la nouvelle infrastructure, le dragage et les travaux d'agrandissement dans ces deux ports de façon à ce qu'ils puissent absorber le trafic des deux autres. Un port plutôt que quatre suppose, pour le port qui reste, des coûts au titre des immobilisations. Qu'advient-il du reste de nos nouvelles installations?

Le président: Je voudrais apporter une correction, Joe. Je regrette de devoir vous interrompre.

Personne ne parle de la possibilité que vous évoquez, de la disparition de ces deux ports. Nous essayons simplement de voir si des municipalités ou des entrepreneurs privés ne pourraient pas les prendre en charge et les exploiter d'une façon plus rentable, en augmentant leur trafic et en leur offrant des possibilités d'expansion. Nous essayons de voir quelles sont les possibilités.

Avez-vous terminé, monsieur McGuire.

M. McGuire: Oui.

Le président: Monsieur Hubbard.

M. Hubbard: Je crains que nous ne désavantagions certains petits ports dans le cadre de notre enquête.

• 1300

About 15 years ago the large ports—there were about 12 of them in Canada—had probably \$750 million of capital assets written off by the federal government. Many of those ports today are on a very good financial basis.

Il y a environ 15 ans, le gouvernement fédéral a renoncé à des immobilisations probablement de l'ordre de 750 millions de dollars dans les grands ports—il y en avait une douzaine au Canada. La situation financière d'un bon nombre de ces ports est aujourd'hui excellente.

[Texte]

We come here to Charlottetown or Summerside and we look at \$6 million. You seem to think it's a big capital outlay. I don't think the people in Prince Edward Island have to be apologetic about having a few capital projects that are part of their system.

Our committee undoubtedly is looking at the fact that there has to be some better way of approaching this in terms of the economy of scale. One group this morning did mention the fact that probably the four ports might be managed by one authority. We're talking about tying up two ships. If we're out on the west coast, we see miles and miles of seashore under one harbour commission, which is apparently doing quite well. It's about 50 miles between Summerside and Charlottetown. Maybe it could be put together in terms of trying to have one group.

Is there too much money being spent, for example, on administration? We heard this morning that it's 35¢ per tonne for aggregate coming to the ports. Could they become self-sufficient if they were managed a bit more effectively and efficiently?

The user-pay concept is being mentioned, but again we have to be sure here in Atlantic Canada that we have some protection. If we had entirely a user-pay system with ice-breaking and dredging, then I think practically every port in Atlantic Canada would be closed down.

Mr. Perry: That's right.

Mr. Hubbard: I think we'd like to hear your response in terms of efficiencies of administration and whether or not the users could pay more toward the actual operating costs. I think your colleague mentioned that over a 20-year period you could break even if the other factors were looked after. Could you comment on that?

Mr. Perry: I think probably David was talking about the operation and maintenance at the present levels. This is what I was alluding to. I don't know much about the other other ports, but I think there's certainly an opportunity for the Charlottetown port to increase its revenue, either with cruise ship business or other business.

However, as David mentioned, the problem with the Charlottetown wharf is that there's just not enough area to tie up. There are lots of times in the summer that I see the cruise ships parked out in the middle of the harbour. If it's a little rough at all, the people just don't come off. I know, as far as the wharf is concerned, that doesn't put any money into the economy of the area in which they're being unloaded.

There just isn't room, but I understood there was a plan afoot to enlarge the Charlottetown port. I assume the federal government would be paying that dollar because certainly it wouldn't be the province, I don't believe.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much for coming before the committee.

Mr. Perry: Thank you for the opportunity.

The Chairman: We appreciate the time you've taken to answer our questions as well. Thank you.

Colleagues, next before us is the Greater Summerside Chamber of Commerce.

[Traduction]

Nous venons ici à Charlottetown ou à Summerside où il est question d'un montant de 6 millions de dollars. Vous semblez croire que c'est une grosse dépense. Je ne pense que les gens de l'Île-du-Prince-Édouard aient à s'excuser d'avoir quelques projets d'immobilisation qui font partie de leur infrastructure.

Notre comité essaie de voir s'il n'est pas possible de mieux aborder la question sous l'angle des économies d'échelle. Un groupe a indiqué ce matin que les quatre ports pourraient peut-être relever d'une seule administration. Nous parlons ici d'amarrer deux navires. Sur la côte ouest, il y a des milles et des milles de littoral qui dépendent d'une seule commission portuaire et il ne semble pas y avoir de difficulté. Cinquante milles environ séparent Summerside de Charlottetown et il y aurait peut-être lieu de les réunir en une seule entité.

Trop d'argent est-il consacré par exemple, à l'administration? Nous avons entendu ce matin que la tonne de granulats débarquée au port revient à 35c. Les ports pourraient-ils devenir autonomes s'ils étaient administrés d'une façon plus efficace et efficiente?

Il est question de faire payer les usagers, mais nous devons nous assurer que la région du Canada atlantique est protégée. Si l'idée en question était appliquée telle quelle pour le déglacage et les travaux de dragage, presque tous les ports de la région atlantique devraient fermer.

M. Perry: C'est exact.

M. Hubbard: Nous aimerions savoir ce que vous pensez des gains de rendement au chapitre de l'administration et de l'idée selon laquelle les usagers pourraient contribuer davantage aux coûts d'exploitation réels. Je pense que votre collègue a indiqué que, sur une période de 20 ans, vous pourriez faire vos frais si les autres facteurs n'intervenaient pas. Qu'en pensez-vous?

M. Perry: David parlait probablement de l'exploitation et de l'entretien aux niveaux actuels. Je ne connais pas très bien la situation des autres ports, mais je pense que celui de Charlottetown est en mesure d'augmenter ses recettes, grâce aux navires de croisière ou d'autres occasions d'affaire.

Cependant, comme David l'a indiqué, le problème en ce qui concerne le quai de Charlottetown c'est qu'il n'y a pas assez d'espace d'amarrage. Il arrive très souvent, au cours de l'été, que des navires de croisière mouillent au milieu du port. Si la mer est le moins houleuse, les passagers ne débarquent pas. Je sais qu'en ce qui concerne le quai, l'économie de la région en souffre.

Il y a donc un manque d'espace, mais je pensais qu'un plan existait pour l'agrandissement du port de Charlottetown. Je suppose que le gouvernement fédéral devrait financer ces travaux, parce que la province ne le pourrait certainement pas, à mon avis.

Le président: Merci beaucoup d'être venus témoigner devant le comité, messieurs.

M. Perry: Merci de nous avoir invités.

Le président: Nous vous sommes également reconnaissants d'avoir répondu à nos questions. Merci.

Chers collègues, nous accueillons maintenant le représentant de la Greater Summerside Chamber of Commerce.

[Text]

Mr. Byron Murray (President, Greater Summerside Chamber of Commerce): I'm the president of the Greater Summerside Chamber of Commerce. Mr. Royce Green is our general manager.

The Chairman: Thank you for coming before the committee, Mr. Murray. We look forward to hearing your brief.

• 1305

Mr. Murray: Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. Excuse my voice. I have a very bad cold and I may not be able to respond to the tough questions that no doubt will follow.

As president of the Greater Summerside Chamber of Commerce, I wish to express our thanks to the committee for agreeing to meet here in Charlottetown and giving us the opportunity to express our views relative to the transport marine review.

The Greater Summerside Chamber of Commerce is a voluntary association of progressive business and professional citizens engaged in the promotion of trade and commerce and concerned with the improvements of the economic, civil, and social welfare of the greater Summerside area. Our chamber has a current membership of 290 business with 480 representatives representing a population of approximately 20,000 people.

At the present time, agriculture contributes more to the economy of our area than any other industry, with potato exports being the main contributor. The major portions of our potato exports are carried to our ports here in Prince Edward Island; therefore it is very vital to our agricultural sector that our ports are well maintained and available for use by our exporters.

During the 1994-95 shipping season to date, 164,000 metric tonnes of potatoes have been shipped through our ports. I don't have a dollar value on these shipments but rest assured it is a significant contributor to the economic well-being of our area and the province.

In our committee meetings leading up to this presentation, we discussed the guidelines set down for the review. While it would be our desire to maintain the status quo—there's that word again—we recognize that it's likely not possible. We support governments in their efforts to reduce expenditures in order to balance budgets. However, expenditures in the areas of infrastructure will be ongoing and necessary. Summerside, Charlottetown, Georgetown, and Souris, our four major ports in Prince Edward Island, are a vital part of this infrastructure.

Dealing directly with our port, Summerside, as it relates to this review, we support the concept of some sort of local control. It has to be recognized, however, that assistance would be required for major expenditures such as dredging, structure replacement, etc.

The Greater Summerside Chamber of Commerce is supportive of the review being undertaken on this matter. We are here today in support of the local users of the port facilities and because of the very vital importance of these facilities to our local economy. We urge that before any significant changes are made, negotiations be carried out with all interested parties to work out the best possible deal for all, including the taxpayers of Canada.

[Translation]

M. Byron Murray (président, Greater Summerside Chamber of Commerce): Je suis le président de la Greater Summerside Chamber of Commerce. M. Royce Green en est le directeur général.

Le président: Merci de comparaître devant le comité, monsieur Murray. Nous sommes prêts à entendre votre exposé.

M. Murray: Je remercie monsieur le président et les membres du comité. Excusez-moi d'être enrôlé. J'ai un mauvais rhume et il se peut que je ne puisse pas répondre aux questions difficiles qui me seront sans doute adressées.

En tant que président de la Greater Summerside Chamber of Commerce, je remercie le comité de s'être réuni ici à Charlottetown et de nous donner l'occasion d'exprimer notre point de vue dans le cadre de l'examen du transport maritime.

La Greater Summerside Chamber of Commerce est une association d'hommes d'affaires et de professionnels progressistes désireux de promouvoir les échanges et le commerce et d'améliorer la situation économique, civile et sociale de la grande région de Summerside. Notre chambre compte actuellement 290 entreprises membres ainsi que 480 membres individuels représentant une population d'environ 20 000 personnes.

Actuellement, le secteur agricole est celui qui contribue le plus à l'économie de notre région, grâce surtout à ses exportations de pommes de terre. La plus grande partie de nos exportations de ce tubercule passe par nos ports de l'Île-du-Prince-Édouard. Il est donc vital que notre agriculteur ait toujours accès à des ports bien entretenus.

Pour la saison de navigation 1994-1995, 164 000 tonnes métriques de pommes de terre ont été expédiées à ce jour, à partir de nos ports. Je ne connais pas la valeur de ces expéditions mais je peux vous dire qu'elles ont contribué de façon très appréciable au bien-être économique de notre région et de notre province.

Lors de nos rencontres préparatoires à notre comparution ici, nous avons discuté des critères établis pour le présent examen. Notre premier choix serait le statu quo, nous voilà de nouveau avec cette expression, mais nous savons qu'il ne pourra probablement pas être maintenu. Nous appuyons les efforts déployés par les gouvernements pour réduire leurs dépenses et équilibrer leurs budgets. Cependant, des dépenses seront toujours nécessaires pour notre infrastructure dont Summerside, Charlottetown, Georgetown et Souris, nos quatre principaux ports à l'Île-du-Prince-Édouard, constituent un élément crucial.

En ce qui concerne plus précisément notre port, Summerside, dans la mesure où il est visé par cet examen, nous préconisons le principe d'un contrôle local quelconque. Il faut reconnaître toutefois qu'une aide doit être accordée pour des travaux importants comme le dragage, le remplacement des installations etc..

La Greater Summerside Chamber of Commerce appuie le processus d'examen en cours. Nous comparaissons aujourd'hui pour épauler les utilisateurs locaux des installations portuaires et souligner l'importance vitale qu'elles revêtent pour notre économie locale. Avant tout changement important, nous demandons que des négociations aient lieu avec toutes les parties intéressées de façon que l'entente finale soit la plus avantageuse possible pour le Canada et les contribuables canadiens.

[Texte]

Mr. Chairman, I thank you for the opportunity to appear here today to voice our opinion and I look forward to continuing consultations in this matter. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Murray. So you're in favour of the status quo when it comes to P.E.I., but not the rest of the country?

Mr. Murray: I'm sorry?

The Chairman: When it comes to P.E.I. you're in favour of status quo but not necessarily in the whole country?

Mr. Murray: I think that in terms of the ports, they appear to have been working very well, according to the information we get from the users.

We're the chamber of commerce. We recognize the status quo is not possible. I guess our message is any changes can take place if they can be done in consultation with the users to work out the best possible deal for everyone. As a chamber we of course are here in support of our Summerside port. That's really the one I have knowledge of and I want to stress its importance to the potato industry in our area especially.

The Chairman: Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Mr. Murray, dealing with the Summerside port you mentioned you support the concept of some sort of local control. Will you explain to the committee what is the meaning of some sort of local control?

Mr. Murray: I think that's something that would have to be negotiated with the community and the users. There appears to be the ability for the port to cover the cost of operation but not necessarily the major capital expenditures such as dredging and structure replacement. I think there would have to be some discussion and support required in that area.

• 1310

The Chairman: Thank you, Mr. McGuire.

Mr. McGuire: I think we should recognize at the outset and maybe compliment Transport Canada on their initiative and the initiative of the town to build the new potato sheds there. That will certainly ensure the future viability of the port of Summerside. Our future there might have been grim if the action wasn't taken at that time.

You say the federal government should continue to cover the costs of dredging, structure replacement, ice-breaking and so on, which is for sure basically the biggest expense in Summerside of operating that port. At certain times of the year we do need ice-breaking to get our ships in and out, and we've just gone through the past ten years with a fair amount of dollars in structure replacement.

You're in favour of more local control of that port. In what way could that local committee or local port committee generate more revenue to make the port more viable? I think Summerside does make money. In a normal year Summerside is a profitable port; it's not a great expenditure for the federal government. But in what ways would local control be able to have a more efficient port?

[Traduction]

Monsieur le président, merci de nous avoir donné l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui pour vous faire part de nos opinions. Nous nous ferons un plaisir de poursuivre les consultations avec vous. Merci.

Le président: Merci, monsieur Murray. Vous êtes donc en faveur du statu quo pour l'Île-du-Prince-Édouard, mais non pas pour le reste du Canada?

M. Murray: Je vous demande pardon?

Le président: Pour l'Île-du-Prince-Édouard, vous êtes en faveur du statu quo, mais pas nécessairement pour le reste du pays?

M. Murray: Pour ce qui est des ports, il ne semble pas y avoir eu de problème, du moins, de l'avis des usagers.

Nous représentons ici la chambre de commerce. Nous savons que le statu quo n'est pas possible. Nous demandons simplement qu'avant tout changement impotant, il y ait, si possible, des consultations avec les usagers en vue d'en arriver à la meilleure entente possible pour tout le monde. En tant que chambre de commerce, nous appuyons évidemment notre port de Summerside. C'est celui que je connais le mieux et je sais quelle importance il revêt pour le secteur de la pomme de terre, en particulier dans notre région.

Le président: Monsieur Guimond.

M. Guimond: En ce qui concerne le port de Summerside, monsieur Murray, vous avez dit appuyer le principe d'un contrôle local quelconque. Voudriez-vous expliquer au comité ce que vous entendez par cela?

M. Murray: Je pense qu'il faudrait en discuter avec la localité et les usagers. Le port semble être en mesure de défrayer son exploitation, sans pour autant couvrir les dépenses importantes en immobilisations comme le dragage et le remplacement des installations. Il faudrait que des discussions aient lieu et qu'une aide soit accordée à cet égard.

Le président: Merci.

M. McGuire: Il faudrait peut-être mentionner au départ, et en passant, féliciter Transports Canada et la ville d'avoir pris l'initiative de construire les nouveaux hangars pour pommes de terre. Ils vont sûrement contribuer à la viabilité future du port de Summerside. Sans ces hangars, l'avenir eut été incertain.

Vous dites que le gouvernement fédéral devrait continuer de défrayer le dragage, le remplacement des installations, le déglacage et d'autres activités de cet ordre, qui constituent sans doute les dépenses les plus importantes au port de Summerside. À certaines époques de l'année, nous avons effectivement besoin des brise-glace pour frayer un chemin aux navires. En outre, au cours des dix dernières années, nous avons dû effectuer des dépenses assez importantes pour remplacer des installations.

Vous préconisez un plus grand contrôle local de ce port. Comment un comité local ou un comité portuaire local pourrait-il accroître les recettes du port pour qu'il devienne plus rentable? Je pense que, normalement, le port de Summerside réalise des bénéfices; il ne grève pas beaucoup le budget fédéral. Mais, comment le contrôle local pourrait-il contribuer à améliorer la situation?

[Text]

Mr. Murray: I guess just by being local you have an opportunity to recognize opportunities for additional revenue as they present themselves. The only thing we're saying is that at the outset, these things could not be suddenly placed on the shoulders of the users or the local authority, but over some period of time, support would be provided until these revenues could be brought up to a higher level.

As a chamber, I think we recognize that facilities generally have to support themselves. That's the basis for it. At the same time, there are areas of infrastructure such as highways and ports that do require government assistance, and these are things that are taxed and that dollars should be spent for. All we can ask is that in your deliberations, we be dealt with fairly and the users be given the opportunity to negotiate with the government on behalf of the ports.

The Chairman: Thanks, Mr. McGuire. Mrs. Terrana.

Mrs. Terrana: Good afternoon. I am sorry I wasn't here for your presentation.

You support the concept of some sort of local control. Are we dealing with Summerside?

Mr. Murray: Yes, you're right.

Mrs. Terrana: You are advocating some sort of local control. What kind of control are you thinking of?

Mr. Murray: As I answered your colleague, it's something that could be negotiated with the municipality, or I heard earlier the discussion about a province-wide structure to look after the island ports.

As a chamber—and we are looking at it from outside the user group; it's a very important part of our community—we would be willing to look at any arrangement that would provide more efficient. . .

Mrs. Terrana: You know how some of the other ports function with their local authority, the Canada Ports Corporation. You know how it functions?

Mr. Murray: Yes.

Mrs. Terrana: Is it something like that?

Mr. Murray: Yes, something like that.

[Translation]

M. Murray: Un comité local, de par sa nature est mieux à même de saisir les occasions qui se présentent et d'accroître les recettes. Nous disons simplement, qu'au départ, toutes ces charges ne devraient pas être imposées aux usagers ou à l'administration locale, mais qu'une aide devrait être accordée en attendant que les rentrées atteignent un certain niveau.

En tant que chambre de commerce, nous savons très bien que n'importe quelle installation doit pouvoir faire ses frais. C'est fondamental. Cependant, il y a des éléments d'infrastructure, comme les routes et les ports, qui requièrent une aide gouvernementale. On perçoit des taxes là-dessus et il faut leur apporter des fonds. Nous demandons simplement que, dans le cadre de votre étude, nous soyons traités équitablement et que les usagers aient l'occasion de négocier avec le gouvernement au nom des ports.

Le président: Merci, monsieur McGuire. Madame Terrana.

Mme Terrana: Bon après-midi. Je regrette d'avoir raté votre exposé.

Vous souscrivez au concept d'un contrôle local quelconque. Nous parlons du port de Summerside?

M. Murray: En effet.

Mme Terrana: Vous êtes donc en faveur du contrôle local. Quelle forme doit-il prendre?

M. Murray: Comme je l'ai dit à votre collègue, il faudrait que ce soit négocié avec la municipalité ou, selon ce que j'ai entendu plus tôt, avec un organisme provincial chargé d'administrer les ports de l'île.

En tant que chambre de commerce,—nous envisageons la question sous un autre angle que celui des usagers qui constituent néanmoins un élément très important de notre localité—, nous sommes prêts à examiner n'importe quelle entente qui permettrait de rendre plus efficace. . .

Mme Terrana: Savez-vous comment d'autres ports fonctionnent avec leur administration locale? Savez-vous ce que fait la Société canadienne des ports.

M. Murray: Oui.

Mme Terrana: C'est le modèle que vous envisagez?

M. Murray: Oui, quelque chose de ce genre.

• 1315

Mrs. Terrana: It's still under the aegis of the federal government but with more autonomy. Is that what I hear, what I hear from the rest of Canada?

Mr. Murray: Yes, I think something in that area would be acceptable. Again, the details would have to be negotiated.

Mrs. Terrana: Sure.

One other question has to do with the fact that you have four ports on such a small island. Everybody's telling me you need some more. I have difficulty imagining that at this time. If you had to save one of the ports, which one would you save?

Mme Terrana: Tout se fait sous l'égide du gouvernement fédéral, mais les ports ont plus d'autonomie. Est-ce bien ce que souhaite le reste du Canada?

M. Murray: Oui, quelque chose de ce genre serait acceptable, mais il faudra en négocier les détails.

Mme Terrana: Bien sûr.

Il y a également le fait que vous avez quatre ports sur cette petite île. Tout le monde me dit que vous en demandez davantage. Je ne peux m'imaginer cela par les temps qui courent. Si vous aviez à sauver un de ces ports, lequel choisiriez-vous?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Murray: Of course, coming from Summerside and being president of the Summerside Chamber of Commerce, there's no question. . .

Mrs. Terrana: Why?

A voice: That's a good question.

Mrs. Terrana: Apart from the fact that you're from that area and you also represent the chamber of commerce, why would you say this? What does this port have over the other three?

Mr. Murray: A recent addition, as Mr. McGuire has mentioned, of a \$7-million project in new sheds is going to be of great benefit to the potato industry in moving the product. Historically that's where the large portion of the potato export has been carried, through the port of Summerside.

Mrs. Terrana: The fixed link would be in that area?

Mr. Murray: Yes.

Mrs. Terrana: I can't really figure it out. I found a little map here, and at least I know where the ports are. It would be by Summerside.

Mr. Murray: Yes, about 15 miles or so.

Mrs. Terrana: Do you feel the fixed link will have some advantages? Will it bring some goods to your province or not?

Mr. Murray: Yes, certainly, but the fixed link is part of the road system. I guess the port is another matter. Especially with the elimination of the Atlantic freight subsidy it's going to become more expensive to ship materials by road. So there probably will be opportunities to use the ports more.

Mrs. Terrana: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mrs. Terrana.

We want to thank Joe McGuire for having joined us today. We know he has another pressing engagement. Mr. McGuire, thanks for being with us today at the committee. We appreciate your assistance.

Mr. Murray, thank you very much for your presentation to the committee.

Mr. Murray: Thank you very much.

The Chairman: We'd like Mariner Towing Ltd. to return to the table now. David Morrison was with Mr. Perry earlier, and now Mr. Perry will assist David Morrison—if Mr. Morrison needs assistance.

Welcome back to the table, gentlemen. When you're comfortable, please begin your presentation.

Mr. Morrison: Mr. Chairman, members of the House of Commons Standing Committee on Transport, thank you for allowing me the opportunity to make the following brief comments.

Mariner Towing has for the past 20 years transported, by tug and by barge, construction aggregates, or sand and gravel, from the neighbouring provinces. This importation of aggregates is necessary in that Prince Edward Island does not have any quality sand or crushed stone suitable for highway construction and paving. As well, local crushed aggregates cannot be used by the ready-mix industry.

M. Murray: Évidemment, comme je viens de Summerside et que je suis président de la Chambre de commerce de cette ville, je dirais sans hésitation. . .

Mme Terrana: Pourquoi?

Une voix: C'est une bonne question.

Mme Terrana: À part le fait que vous venez de cette région et que vous représentez la Chambre de commerce, pourquoi répondriez-vous ainsi? Qu'est-ce que ce port a de plus que les trois autres?

M. Murray: Comme M. McGuire l'a mentionné, les nouveaux hangars construits récemment au coût de 7 millions de dollars aideront grandement le secteur de la pomme de terre à expédier son produit. Historiquement, c'est par le port de Summerside qu'une grande partie des exportations de pommes de terre ont été acheminées.

Mme Terrana: C'est dans cette région que sera construit le port?

M. Murray: Oui.

Mme Terrana: J'ai du mal à le concevoir. J'ai une petite carte ici et je sais où se trouvent les ports. Ce serait près de Summerside.

M. Murray: Oui, à environ 15 milles.

Mme Terrana: Présentera-t-il certains avantages? Facilitera-t-il le transport des marchandises destinées à votre province?

M. Murray: Certainement, mais le pont est un élément du réseau routier. Le port, lui est tout autre chose. Avec l'élimination de la subvention au transport des marchandises dans la région atlantique, le transport routier va devenir plus coûteux. Les ports seront probablement mis davantage à contribution.

Mme Terrana: Merci beaucoup.

Le président: Merci, madame Terrana.

Nous remercions Joe McGuire de s'être joint à nous aujourd'hui. Nous savons qu'il a un autre engagement très important. Merci d'avoir été des nôtres, monsieur McGuire. Nous vous savons gré de votre contribution.

Monsieur Murray, merci beaucoup de votre exposé au comité.

M. Murray: Merci beaucoup.

Le président: Nous demanderons aux représentants de Mariner Towing Ltd. de prendre de nouveau place à la table. David Morrison était avec M. Perry plus tôt; maintenant, M. Perry aidera David Morrison. . . au besoin.

Bienvenue de nouveau à la table des témoins, messieurs. Commencez lorsque vous serez prêts.

M. Morrison: Monsieur le président, membres du Comité permanent des transports de la Chambre des communes: merci de me donner l'occasion de vous faire ces quelques brèves observations.

Mariner Towing transporte depuis 20 ans, par remorqueurs et par chalands, du granulat de construction ou du sable et du gravier des provinces voisines. Cette importation de granulat est nécessaire du fait que l'Île-du-Prince-Édouard n'a pas de sable ou de concassé d'assez bonne qualité pour la construction des routes et le pavage. En outre, le granulat local est inutilisable dans l'industrie du béton prêt à l'emploi.

[Text]

Mariner Towing imports approximately 300,000 to 350,000 tonnes of construction aggregates annually, utilizing the island's four major ports—Summerside, Charlottetown, Georgetown, and to a lesser extent, the port of Souris.

Currently, our payments to the federal government covering mortgage and berthage fees total approximately \$150,000 annually. We recently have been advised that these fees will be increased July 1 this year by approximately 25%, resulting in an increased payment in the amount of \$190,000.

When comparing Prince Edward Island's four ports with ports such as Vancouver, Halifax and Montreal, the revenue and expenditures do not reflect the same differential in that the larger ports more than pay their own way due to large vessel traffic, whereas the Prince Edward Island ports' revenue only covers the operation and maintenance cost; therefore, the federal government must continue to cover the capital costs—dredging, ice-breaking and navigational aids.

• 1320

Mariner Towing is one of the largest financial contributors to the operation of our four ports and it becomes most evident that our ports will not likely ever become financially self-sustaining. Mr. Chairman and committee members, we want to make it very clear that Prince Edward Island's four ports would not be viable should Ottawa allow any movement towards user pay.

In closing, I want to mention the excellent administration that is presently being provided by the harbours and ports branch of Transport Canada. Further, we want to repeat that the status quo regarding the operation of our ports should be upheld in that they are an integral part of the province's economy. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Morrison. Mrs. Terrana.

Mrs. Terrana: Good afternoon. You probably know the difficulty we are having, the lack of money, and the fact that not only do we not have any money, but also there is a big debt and a big deficit.

When you say Ottawa will have to cover the capital costs, dredging, etc., I can understand that because we can see the problems you have here and the fact that you are such a small province. Is there any other possibility that can be negotiated with the federal government so this can be improved? Should we not look—and again I ask you to—at why four ports? For the sake of it, one port is used and the other three are used for other uses. I think tourists can have a great part in it. Is there any other solution? This is what we are looking for.

Mr. Morrison: Just let me clarify one thing. I refer and we all referred to Prince Edward Island's four ports. Prince Edward Island has four wharves, but they just happen to be located in different harbours.

Mrs. Terrana: So you have different commodities?

Mr. Morrison: No, the commodities such as crushed gravel and the rock we bring in are delivered to four ports. I guess you could say the potatoes basically go out of one and a half ports.

[Translation]

Mariner Towing importe par an environ 300 000 ou 350 000 tonnes de granulats de construction qui lui sont acheminés par les quatre principaux ports de l'île: Summerside, Charlottetown, Georgetown et, à un degré moindre, Souris.

Nous versons actuellement au gouvernement fédéral environ 150 000\$ annuellement en droits de mouillage et d'amarrage. Nous avons appris récemment qu'à compter du 1^{er} juillet de cette année, ces droits seront majorés d'environ 25 p. 100, ce qui portera nos versements à 190 000\$.

Les revenus et les dépenses des quatre ports de l'Île-du-Prince-Édouard, comparativement à d'autres comme Vancouver, Halifax et Montréal, ne sont pas proportionnels, parce que les ports importants couvrent leurs frais grâce aux gros navires qui les fréquentent alors que les recettes des ports de l'Île-du-Prince-Édouard couvrent seulement les coûts de fonctionnement et d'entretien. Le gouvernement fédéral doit donc continuer de payer les coûts des immobilisations... le dragage, le service de brise-glace et les aides à la navigation.

Mariner Towing est l'une des entreprises qui contribuent le plus au fonctionnement de nos quatre ports; il ressort très nettement que nos ports ne pourront jamais devenir financièrement autonomes. Monsieur le président, membres du comité: nous tenons à dire très clairement que les quatre ports de l'Île-du-Prince-Édouard ne pourront pas survivre si Ottawa s'oriente vers une forme quelconque de paiement par l'utilisateur.

En terminant, je voudrais souligner l'excellent travail effectué actuellement par la Direction des ports et des havres de Transports Canada. Nous demandons encore une fois le maintien du statu quo touchant le fonctionnement de nos ports, car ils constituent, selon nous, un élément vital de l'économie de notre province. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Morrison. Madame Terrana.

Mme Terrana: Bon après-midi. Vous connaissez sans doute les difficultés que nous traversons, le manque d'argent, sans parler, bien entendu, de notre dette et de notre déficit qui sont énormes.

Vous dites qu'Ottawa devrait défrayer les immobilisations, le dragage, etc. Je comprends votre point de vue, parce que vous connaissez vos problèmes et vous formez une petite province. Y a-t-il une autre possibilité de négocier quoi que ce soit avec le gouvernement fédéral en vue d'améliorer la situation? Devrions-nous nous interroger, et je reviens là-dessus, sur la nécessité d'avoir quatre ports? Aux fins de la discussion, pourquoi n'y aurait-il pas un seul port? Les trois autres pourraient servir à d'autres fins. Le tourisme peut jouer un grand rôle. Y a-t-il une autre solution? C'est ce que nous voulons savoir.

M. Morrison: J'aimerais préciser un point. Je parle et nous parlons tous des quatre ports de l'Île-du-Prince-Édouard. L'Île possède quatre quais qui se trouvent dans des ports différents.

Mme Terrana: Les marchandises sont-elles différentes?

M. Morrison: Non. Les produits, comme le gravier et le concassé, que nous importons passent par les quatre ports. Les pommes de terre sont expédiées à partir d'un port et demi, pourrait-on dire.

[Texte]

Answering your question, it came up before, when I was assisting Mr. Perry. Yes, there are a lot of questions to be asked around this table and yours is a very good one. We don't have the money, so what are we going to do? I think until the federal government and the provincial government sit down together and study the effects of one or two ports on potatoes, on gravel, on petroleum products. . .

Mrs. Terrana: You have mentioned it's an impact study. It was already suggested earlier and I think that's probably, as you say, to study what the economy is and study the situation in the province and see what we can come up with.

Mr. Morrison: You have so much good infrastructure at these four wharves.

Mrs. Terrana: I know, but you know, Mr. Morrison, we have 2,500 ports and harbours in Canada and only very few are used on a regular basis. This is where you see there is a lot of infrastructure, and not just in the ports area. We have a lot of infrastructure that is hard to use because of our province. We should have more people. How about children?

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mrs. Terrana. There's a joke there, but I'll leave it alone.

Mr. Gouk.

Mr. Gouk: My comments are primarily the same as those of my colleague from Vancouver.

We've recently looked at airports and in many cases there is an airport and the next town over has a little airport. Sometimes a couple of days go by and nobody lands at that airport. We're not telling anybody they have to shut that airport, but we're saying we can't afford to provide you with all the subsidies necessary for each area to have an airport if it isn't economic to maintain one.

In the case of ports, as I've mentioned to the people here before who have appeared as witnesses earlier, we're not here to shut ports down. Ultimately, we're not looking at shutting any ports as a committee or as a federal government. We're looking at saying that we can't keep subsidizing all of these ports. There's just no possible way we can do it.

There's always a tendency to look on the federal government and representatives from government as a separate entity. We're not. We're the representatives of the taxpayers of all of Canada, including Prince Edward Island, and we have to find ways to reduce costs because we're spending far more than we're taking in. If the port does that and we subsidize that at the provincial level, and the provincial government's losing money and we subsidize that at the federal level, the buck stops at the federal level. There's no further place to go, so our whole system is in trouble. We have to recognize this and find ways to deal with it.

You talked about the aggregate coming in principally at three ports, and to a lesser degree at the fourth port. When you need a load it doesn't come in by ship, so you obviously stockpile. How far on average are you hauling now from the

[Traduction]

Pour revenir à votre question, elle a été posée auparavant, lorsque j'étais l'adjoint de M. Perry. Il y a un tas de questions qu'on pourrait poser autour de cette table et la vôtre est excellente. Nous n'avons pas d'argent. Qu'allons-nous donc faire? Je pense que tant que les gouvernements fédéral et provincial n'auront pas étudié ensemble les répercussions possibles du maintien d'un ou de deux ports seulement sur les expéditions de pommes de terre, de gravier, de produits pétroliers. . .

Mme Terrana: Vous avez parlé d'une étude d'impact. On a déjà proposé plus tôt, comme vous le dites, d'étudier l'état de l'économie et la situation de la province pour savoir ce qu'il en est.

M. Morrison: Ces quatre quais constituent une si bonne infrastructure.

Mme Terrana: Je sais, monsieur Morrison, mais nous avons 2 500 ports et havres au Canada et seuls quelques-uns sont utilisés de façon régulière. Il y a donc une infrastructure énorme, et pas seulement dans les zones portuaires. Elle n'est pas utilisée autant qu'elle pourrait l'être à cause de notre population. Nous devrions être plus nombreux. Et les enfants, alors?

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, madame Terrana. Je pourrais faire une plaisanterie, mais je vais m'abstenir.

Monsieur Gouk.

M. Gouk: Mes observations rejoignent celles de mon collègue de Vancouver.

Nous avons récemment examiné la situation des aéroports, et avons constaté que, dans bien des régions, on trouve un aéroport dans une petite ville après l'autre. Il peut s'écouler plusieurs jours avant qu'un avion y atterrisse. Nous ne demandons à personne de fermer les aéroports; nous leur faisons simplement remarquer que nous n'avons plus les moyens de payer pour des aéroports dans chaque petite région lorsqu'ils ne sont pas rentables.

Pour ce qui est des ports, comme je l'ai dit aux témoins précédents, nous ne sommes pas ici pour les fermer. Notre but, à nous, au comité ou au gouvernement fédéral, n'est pas de fermer des ports. Nous vous disons seulement que nous ne pouvons plus les financer tous. Ce n'est tout simplement plus possible.

• 1325

On a souvent tendance à considérer le gouvernement fédéral et les représentants fédéraux comme deux entités distinctes. Ce n'est pas le cas. Nous représentons les contribuables de tout le Canada, y compris l'Île-du-Prince-Édouard, et nous devons trouver les moyens de réduire les coûts, parce que nos dépenses dépassent nos recettes. Si le gouvernement provincial finance un port déficitaire, il perd de l'argent; c'est le gouvernement fédéral qui comblera ce déficit, c'est lui qui en fera les frais. Il ne peut, lui, refiler son manque à gagner à d'autres; tout le système est donc en difficulté. Nous devons admettre cette réalité et trouver le moyen d'y faire face.

Vous avez dit que le granulat est débarqué surtout dans trois ports et, dans une moindre mesure, dans le quatrième. Si vous avez besoin d'un lot, vous ne le faites pas expédier par bateau; vous vous constituez évidemment en stock. En moyenne,

[Text]

four ports in order to stockpile? Are you maintaining four different plants in locations to stockpile at, or are you primarily hauling to a central point? I imagine there are times when you haul directly from the ship to a construction project, but I assume do a lot of stockpiling. Are you doing that centrally or are you doing that at a variety of sites all over the island?

Mr. Morrison: As far as stockpiling goes, our customers consist of six or seven asphalt plants and two or three ready-mix plants. The material is delivered right to their door. There's no central stockpiling that the contractors would draw on. If you have an asphalt plant and you want three loads of different materials, you phone up and they're delivered right to where your asphalt plant is.

For instance, if your asphalt plant is in Georgetown and the Georgetown port is closed, we would bring it into Charlottetown. That would be another \$1 or \$2 on the freight, and then \$6 more to haul it back to Georgetown. So you're looking at \$8 or \$10 additional cost for the aggregate for paving the highway.

This is true with potatoes. If you closed Summerside the farmers will, as they did last year, truck all their potatoes to Charlottetown for loading. Coupled with the demurrage on ships because of the heavy traffic, potatoes were costing as much as \$20 per tonne more on board the vessel. Summerside is the potato area of the province, and if they have to pay \$8 per tonne to haul them to the Charlottetown wharf and then pay demurrage. . .

I am just repeating myself. We call them ports, although they're not ports like Halifax and Prince Rupert and Montreal. We have four wharves. They just happen to be in different locations.

Mr. Gouk: When you talk in terms of hauling potatoes to the dock at Summerside, we're talking about what—50 miles?

Mr. Morrison: Yes.

Mr. Gouk: I realize it's shorter to haul it to Summerside, but you still have to load them and unload them, so we're talking about road times. Unless the field is directly adjacent to the wharf, time is spent hauling them from the farm to Summerside. We're talking about another hour of hauling at the outside. Would that be reasonable on average?

Mr. Morrison: Many factors come into play. Potatoes are put into the storage sheds on the wharf prior to the ship arriving. It's not just a case of how much more it will cost to truck the commodity. There is not sufficient space in either Charlottetown or Georgetown to store the potatoes.

Mr. Gouk: Yes, but of course we're not saying if anything occurs it's going to happen overnight and it will be gone, but we have to have some kind of plan or we're never going to resolve this.

[Translation]

à quelle distance des quatre ports se trouvent les entrepôts? Y en a-t-il aux quatre ports, ou bien le granulat est-il acheminé vers un entrepôt central? Je suppose que, parfois, il est transporté directement du navire vers le chantier de construction, mais que, en général, vous vous constituez des stocks. Ces réserves sont-elles entreposées dans un endroit central ou bien à différents endroits dans l'île?

M. Morrison: En ce qui concerne les stocks, nos principaux clients sont six ou sept usines d'asphalte et deux ou trois usines de béton prêt à l'emploi. Les matériaux leur sont livrés directement. Il n'y a pas d'entrepôt central d'où peuvent se ravitailler les entrepreneurs. Si vous êtes propriétaire d'une usine d'asphalte et qu'il vous faut trois chargements de différents matériaux, vous passez un coup de fil et on livrera les matériaux à la porte de votre usine.

Ainsi, si votre fabrique d'asphalte se trouve à Georgetown et que le port de Georgetown est fermé, nous ferions venir la cargaison à Charlottetown. Cela entraînerait des frais de transport de 1\$ ou 2\$, et des frais additionnels de 6\$ pour le transport jusqu'à Georgetown. Le gravier de pavage coûterait donc de 8\$ à 10\$ de plus.

Il en va de même pour les pommes de terre. Si vous fermez le port de Summerside, les agriculteurs transporteront leur produit par camion, comme ils l'ont fait l'an dernier, jusqu'à Charlottetown pour le charger. Avec les frais de surestaries découlant de l'important trafic, les pommes de terre coûtaient jusqu'à 20\$ la tonne livrée à bord. Summerside est la région de la pomme de terre; si les agriculteurs doivent payer 8\$ la tonne pour transporter leur produit jusqu'au quai de Charlottetown et, en outre, payer les frais du surestaries. . .

Je crains de me répéter. Nous parlons de ports, quoique ce ne soient pas des ports comme ceux d'Halifax, de Prince Rupert ou de Montréal. En fait, nous avons quatre quais qui se trouvent dans des endroits différents.

M. Gouk: Lorsque vous parlez du transport des pommes de terre jusqu'au quai de Summerside, il s'agit d'une distance d'environ 50 milles?

M. Morrison: C'est exact.

M. Gouk: Je comprends que la distance jusqu'à Summerside soit moins grande, mais vous devez néanmoins charger et décharger ces pommes de terre. À moins que le champ ne jouxte le quai, il vous faudra transporter les pommes de terre de la ferme jusqu'à Summerside. On parle donc d'environ une heure supplémentaire de transport. Est-ce que ce serait une moyenne raisonnable?

M. Morrison: Bon nombre de facteurs entrent en jeu. Les pommes de terre sont entreposées dans des hangars sur le quai avant l'arrivée du navire. Il ne s'agit donc pas seulement de déterminer quel sera le coût supplémentaire du transport de la marchandise. Il y a aussi un problème d'espace insuffisant pour l'entreposage des pommes de terre, que ce soit à Charlottetown ou à Georgetown.

M. Gouk: Bien sûr, si des changements surviennent, ils ne se feront pas du jour au lendemain; nous devons néanmoins avoir un plan quelconque, sinon, nous ne réglerons jamais le problème.

[Texte]

Now we have new storage built at Summerside. Maybe that's where we need it, but maybe if we looked ahead and we said we recognize that we have to make some cutbacks, maybe at that point someone might have said why are we building there when we know what we have to do is have one really good port with enough room for several ships to come in and enough facilities there to handle a variety of different commodities so that we can bring those ships in and we can send them away with their hulls full; so that we can deal with the kind of product they're bringing in in a viable manner and a much more efficient manner? While maybe we're going to have a little more transportation on the island, we're going to have a much more efficient cost-effective port to deal with in the first place.

I'm not saying that it has to be shut down to one or that it necessarily has to be in any one given place, but if we don't start looking ahead we're never going to resolve this.

The Chairman: Do you have a question there?

Mr. Gouk: Okay. Let me develop this.

We're hearing the same thing from everybody. We're not resolving this issue. I recognize your frustration, but we're getting frustrated too. We have to make some changes.

We don't have the money. We can't just keep paying for whatever it is each area wants, whatever that might be. Yet that's by and large what we're hearing. We're hearing don't touch this and don't touch that. If we do that not only with ports, but we're hearing it with highways across Canada, we're hearing it with airports, we're hearing it in every aspect the government touches. . . Everyone says we recognize you have to make cuts, but don't cut us. We have to cut.

So what we're looking for is input from you. Maybe we can't cut today or tomorrow, but maybe we can cut a year from now, three years from now, five years from now. We have to have some kind of plan that is going to take us toward economic self-sufficiency. That's the kind of input we're looking for from people like yourselves.

The Chairman: If the witnesses knew you as I do, they might come back and say we wish we could apply that philosophy toward the destaffing of lighthouses on the B.C. coast.

Mr. Gouk: Now, don't start getting politics into this, Stan; we have enough problems here.

The Chairman: We have built-in biases, and I don't blame the representatives here in P.E.I.

Mr. Gouk: If you're going to do that, you have to listen to the whole story.

The Chairman: I have a follow-up question to the—

Mr. Morrison: If I might, Mr. Chairman, I want to attempt to answer and to perhaps agree with the honourable gentleman.

[Traduction]

Il y a maintenant un nouvel entrepôt à Summerside. C'est peut-être là qu'il nous le faut, mais si nous avions planifié à long terme et avions reconnu qu'il fallait réduire les dépenses, on se serait peut-être demandé s'il était bien nécessaire de construire cet entrepôt sachant qu'il eût été préférable pour cette province de se doter d'un seul port, assez grand pour recevoir plusieurs navires, et comportant toutes les installations et l'équipement nécessaires pour manutentionner différentes marchandises de sorte que les navires qui y viennent s'en retournent la coque pleine, et qu'on puisse recevoir toutes sortes de marchandises de façon viable et bien plus efficace. Cela entraînerait peut-être plus de camionnage sur les routes de l'île, mais permettrait au port d'être beaucoup plus rentable.

Je n'entends pas par là qu'il faille nécessairement se limiter à un port situé à un endroit précis, mais plutôt que, si nous n'envisageons pas un approche à long terme, nous ne rectifierons jamais la situation.

Le président: Avez-vous une question à poser?

M. Gouk: Oui, mais permettez-moi de développer ce point.

Tous les témoins nous disent la même chose. Nous n'avons pas encore trouvé une solution. Je comprends vos frustrations, mais nous avons les nôtres aussi. Nous devons faire quelques changements.

Nous n'avons pas d'argent. Nous ne pouvons plus accéder à toutes les demandes de toutes les régions. Or, c'est essentiellement ce qu'on nous demande. On nous dit: «Ne touchez pas à ceci et ne touchez pas à cela.» Et ce n'est pas seulement en ce qui concerne les ports qu'on entend cela, mais aussi en ce qui touche les routes du Canada, les aéroports, tous les domaines où le gouvernement intervient. . . Tout le monde nous dit: «Nous savons que vous devez faire des compressions, mais ne réduisez pas nos subventions.» Or, nous devons faire des compressions.

Nous avons donc besoin de votre apport. Peut-être ne pouvons-nous pas faire des compressions aujourd'hui ou demain, mais il se pourrait que cela se fasse dans un an, dans trois ans ou dans cinq ans. Nous devons dresser un plan qui nous mènera à l'autonomie économique. Nous avons donc besoin de vos conseils, de vos recommandations à cet égard.

Le président: Si les témoins vous connaissaient aussi bien que moi, ils vous diraient peut-être que nous devrions mettre votre philosophie en pratique en éliminant le personnel des phares sur la côte de la Colombie-Britannique.

M. Gouk: Ne mêlez pas la politique à cela, Stan; nous avons déjà suffisamment de problèmes.

Le président: Nous avons tous des partis pris et je ne blâme pas les témoins de l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Gouk: Si c'est ce que vous voulez, vous devrez écouter toute l'histoire.

Le président: J'ai une question complémentaire à celle. . .

M. Morrison: Si je peux me le permettre, monsieur le président, je voudrais tenter de répondre aux remarques de M. Gouk et peut-être tomber d'accord avec lui.

[Text]

You say you don't have the money to do what you're doing, that it isn't there. The point I made earlier is that I'm suggesting it's time we sat down around the table with a few computers and some provincial and federal civil servants or study people and analyse what is it going to cost to build another wharf in Charlottetown versus keeping the one up in Summerside and on and on and on.

Get the answers. Right now we don't have any answers. You don't have any answers. The only answer you have is you can't afford to keep what you have. We're not arguing that.

Mr. Gouk: Take that one step further. We're asking whether the federal government should be in the business of doing all the different variety of things it's doing now or whether it should be done on the local level. Part of the problem is the federal interference whereby they impose their solutions on you. Should we be maybe trying to support you in your own solutions in your own operations as opposed to imposing our will upon you?

The Chairman: Of course, Mr. Gouk uses the term "we" in a royal sense.

Mr. Morrison: How many ports are there?

Mr. Gouk: I forget the total number. Hundreds.

The Chairman: How many ports or ports and harbours?

Mr. Morrison: Ports and harbours.

The Chairman: In this area? Are you talking about this area or across the country?

Mr. Morrison: No, across the country.

Mr. David Cuthbertson (Committee Researcher): Over 500. That's 50 for each province.

• 1335

The Chairman: Mr. Morrison, I understand the argument that's being presented to us in brief after brief after brief this morning and again this afternoon. I can appreciate the argument being put forward. I also understand that, yes, you're right, we're not talking about four full-blown ports on P.E.I. We're talking about four wharves. We're maybe even talking about one port with four wharves. Unfortunately, these four wharves happen to be located in different parts of the province.

That's well and good, but have the stakeholders ever thought about or sat down or discussed, even among themselves, the opportunity that might be had by saying to the federal government that they understand, as the chamber of commerce halfway does when it says "Let business do the business of running its business"—and I say "half" because they always like to do that, provided somebody else is picking up all the tab it takes to do the job—that there is a possibility, or an opportunity, to take over these four wharves and form a local port authority, to run these wharves as a business?

Summerside, for instance, which we understand makes money, splits off some of that profit to another wharf that might need some money. We've heard earlier witnesses say "I can't really tell my buddy over here, an exporter of potatoes, what

[Translation]

Vous dites que vous n'avez plus l'argent nécessaire pour faire ce que vous faites aujourd'hui. Comme je l'ai dit un peu plus tôt, j'estime qu'il est temps pour nous de nous réunir avec des fonctionnaires provinciaux et fédéraux, de nous doter de quelques ordinateurs et d'effectuer les analyses qui nous permettront de comparer les coûts de construction d'un autre quai à Charlottetown avec ceux du maintien indéfini du quai de Summerside.

Il nous faut des réponses. Pour l'instant, nous n'en avons pas. Vous n'avez pas de réponse à nous donner non plus. Tout ce que vous nous dites, c'est que vous n'avez plus les moyens de conserver ce qui existe. Nous ne contestons pas cela.

M. Gouk: Allez un peu plus loin. Nous nous demandons si le gouvernement fédéral devrait se charger de tout ce qu'il fait à l'heure actuelle et qu'il devrait confier plutôt à des organismes locaux. Le gouvernement fédéral contribue au problème en s'ingérant et en imposant ses solutions. Ne serait-il pas préférable que nous nous appuyions dans la recherche de vos propres solutions plutôt que de vous dicter les nôtres?

Le président: Bien sûr, M. Gouk emploie le «nous» royal.

M. Morrison: Combien y a-t-il de ports?

M. Gouk: J'ai oublié le nombre total; il y en a des centaines.

Le président: Combien y a-t-il de ports ou de ports et havres?

M. Morrison: De ports et havres.

Le président: Dans cette région? Parlez-vous de cette région-ci ou de tout le pays?

M. Morrison: De tout le pays.

M. David Cuthbertson (attaché de recherche auprès du Comité): Il y en a plus de 500, soit 50 pour chaque province.

Le président: Monsieur Morrison, je comprends l'argument qu'on fait ou fera valoir dans tous les mémoires qui nous ont été présentés ce matin et qu'on nous livrera probablement cet après-midi. Je comprends cet argument. Je sais également, comme vous l'avez dit, qu'il n'y soit pas réellement quatre ports dans l'Île-du-Prince-Édouard, mais en fait quatre quais. Nous parlons donc peut-être d'un seul port à quatre quais. Malheureusement, ces quatre quais se trouvent dans des endroits différents de la province.

Tout cela est excellent, mais les intéressés ont-ils déjà pensé à discuter, même entre eux, de l'opportunité de dire au gouvernement fédéral, comme le fait à demi-mot la chambre de commerce lorsqu'elle dit: «Laissez le monde des affaires s'occuper de ses affaires»—je dis, à demi-mot, parce que les chambres de commerce ne sont prêtes à s'engager que si quelqu'un d'autre assume les frais—qu'ils seraient disposés à prendre en main ces quatre quais et créer une administration portuaire locale qui les gérerait comme s'il s'agissait d'une entreprise?

Ainsi, Summerside, qui fait des profits, si j'ai bien compris, les partage avec tel ou tel autre quai déficitaire. Des témoins que nous avons entendus plus tôt nous ont dit: «Je ne peux pas dire à mon copain qui exporte aussi des pommes de terre à

[Texte]

time my ship's coming in from Venezuela to pick up my potatoes, because we're in competition." There's obviously no partnership there. So the ships arrive at the same time and somebody has to pay demurrage and so on.

You can see where all these pieces are laying out. I'm just asking, have the groups, stakeholders and those who use the ports come together to say the writing's on the wall, and how can we take it over and make it work?

Mr. Morrison: To answer your question, no, that has not happened to any degree.

The Chairman: Do you think it could?

Mr. Morrison: I think it should happen. I think the federal government should be part of that, along with the users and the province. This is the fourth time I've mentioned that we need to take an in-depth analysis of what it would mean. The whole objective is to save dollars and cents and to keep the economy viable.

The Chairman: Improve efficiencies.

Mr. Morrison: Yes, improve efficiencies. I say again that it hasn't been done by the users, and the message we're getting today is that it should be done.

The Chairman: I'd like to see us all come together on this.

Mr. Morrison: I'm saying let's all—the federal government, the provincial government and the users—be part of that.

The Chairman: Mr. Morrison, thank you very much for your presentation to the committee. We appreciate the time you've taken and your input.

Mr. Morrison: Thank you.

The Chairman: Next before us is the Three Rivers Industrial Commission. Mr. John Beck will join us at the table.

Welcome, Mr. Beck. Thanks for coming before us this afternoon. We look forward to your submission.

Mr. John Beck (General Manager, Three Rivers Industrial Commission): Thank you, Mr. Chairman.

Ladies and gentlemen, I appreciate this opportunity to make this brief presentation to you and trust your visit to our province will be informative and productive to your deliberations.

Our agency has been delivering economic development initiatives to the southeast region of Prince Edward Island since 1978. Our directors represent each of the eleven municipal units within that region. I must at this time apologize that I'm the only person representing specifically the east today. These municipal units, I have to tell you, are not the City of Charlottetown or the City of Summerside. What is a town in Prince Edward Island is a village anywhere else. So they're pretty small communities. They really are vitally interested in what happens to ports particularly in the eastern end of this province and in the whole of the province in general.

My directors have always been very cognizant of the important role that the costs and the means of transportation to, from and through our province have played, and will continue to play, in our economy.

[Traduction]

quelle heure arrivera du Venezuela le navire qui les emportera, parce que nous sommes des concurrents.» De toute évidence, on ne peut parler de partenariat dans ce cas. Les navires arrivent donc au même moment et quelqu'un doit payer les frais de surestaries.

Vous connaissez donc toutes les pièces du casse-tête. Je vous demande simplement si les intéressés et les usagers se sont réunis pour examiner la situation et la possibilité d'administrer eux-mêmes les ports de façon efficace?

M. Morrison: Non, cela n'a pas encore été fait.

Le président: Serait-il possible de le faire?

M. Morrison: Oui, il le faudrait. Le gouvernement fédéral, la province et les usagers devraient se réunir. Voilà la quatrième fois que je souligne que nous devons faire une analyse approfondie des conséquences d'une telle décision. L'objectif est d'économiser de l'argent et d'assurer la viabilité de l'économie.

Le président: Améliorer l'efficacité.

M. Morrison: Oui, améliorer l'efficacité. Je le répète, les usagers n'ont encore rien fait en ce sens et, d'après ce que j'entends aujourd'hui, il est évident que le temps est venu d'agir.

Le président: J'aimerais bien que nous nous entendions à ce sujet.

M. Morrison: Je dis que le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et les usagers devraient tous participer à ces discussions.

Le président: Monsieur Morrison, merci beaucoup de votre témoignage. Nous vous savons gré d'avoir pris le temps de nous faire part de votre point de vue.

M. Morrison: Merci.

Le président: Le prochain témoin représente la Three Rivers Industrial Commission. J'invite M. John Beck à prendre place.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Beck. Je vous remercie d'être venu nous voir cet après-midi. Nous vous écoutons.

M. John Beck (directeur général, Three Rivers Industrial Commission): Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, je vous remercie de m'avoir invité à vous présenter ce bref exposé; j'espère que votre séjour dans notre province sera instructif et vous aidera dans vos délibérations.

Notre organisation met sur pied des initiatives de développement économique dans la région sud-est de l'Île-du-Prince-Édouard depuis 1978. Nos administrateurs représentent chacune des 11 municipalités de cette région. Je dois m'excuser d'être le seul à représenter la région de l'est. Ces municipalités ne sont pas de la taille de villes comme Charlottetown ou Summerside. Ce qui est une ville à l'Île-du-Prince-Édouard est un village partout ailleurs. Ce sont donc vraiment de petites localités. Elles sont néanmoins extrêmement intéressées à ce qui se passe dans tous les ports de la province, particulièrement dans la région de l'est.

Mes administrateurs ont toujours été conscients de l'importance que revêtent sans cesse les coûts et les moyens de transport à destination et en provenance de notre province, ainsi qu'au sein même de l'île, pour notre économie.

[Text]

Eastern Prince Edward Island has been blessed with fine ports in both Georgetown and Souris. Both have provided gateways to world markets for local produce, lumber, pulpwood and manufactured goods. They've also handled incoming cargoes of gravel, limestone, petroleum and many other products. We can hardly emphasize strongly enough the value of quality port facilities to an island economy.

The rising cost of maintenance is obvious, but the impact of neglecting upgrading and modernization would be devastating. All parties involved in movements of goods and people understand that there must be some changes in the way costs are covered in this time of fiscal responsibility and restraint.

It's essential that users consult with government to seek mutually acceptable solutions, and your hearings across the country certainly provide one valuable type of forum for this user input. I've heard the presentations today re-emphasizing this, and your pointed questions have underlined that the users are going to have to get together and try to come up with some innovative solutions.

Eastern Prince Edward Island looks to the future with optimism. We still have available, as you heard early this morning from the potato producers, a land base that can produce more agricultural commodities, and probably particularly potatoes. We do have the tobacco industry in a very sharp decline on our end of the province right now, and no doubt the potato industry will take up some of that slack.

Highway upgrading that's coming along and the operational inauguration of the fixed link may very well bring new opportunities for both Souris and Georgetown and realization of some of the potential they offer. It's been said at a recent community forum that Souris and Georgetown may be closer, for example, to the Newfoundland markets for some of these commodities than North Sydney is at present. Whether that's true or not I don't know, but it's an interesting thought for some reflection at least.

A large percentage of the eastern P.E.I. population benefits from direct participation in commercial fishing and processing their products from the sea. Our estuaries and small fishing ports have seen greatly increased activities in marine aquaculture and small vessel tourism traffic as well. All mariners, regardless of the size of their boats and the rapidly advancing technology they may employ, be it radar or GPS and so on, still need the navigational aids along our coastline. Although I realize you're dealing mostly with ports, the dollars are somewhat limited and certainly there will be impacts along the whole idea of marine matters.

In matters of safety, we feel the federal government should continue to play a significant role. The rescue services currently stationed in Souris and the Charlottetown coast guard radio base at Belle's Hill are facilities that should be continued to be staffed and enhanced, not downgraded or automated. The value of the services provided far outweigh, in human terms, the fiscal cost of their operation.

[Translation]

L'est de l'Île-du-Prince-Édouard a la chance de compter les deux excellents ports de Georgetown et Souris qui représentent des ouvertures vers les marchés mondiaux pour les denrées, le bois d'oeuvre, le bois à pâte et les biens manufacturés locaux. Ils accueillent aussi les cargos transportant du gravier, du calcaire, des produits pétroliers et bien d'autres encore. Nous ne saurions trop insister sur l'importance d'installations portuaires de qualité pour une économie insulaire.

• 1340

Il est évident que les coûts d'entretien augmentent, mais le fait de ne pas moderniser et améliorer nos installations serait dévastateur. Toutes les parties intéressées au mouvement des biens et des personnes comprennent qu'il faut trouver de nouvelles façons d'assumer les coûts en cette période de restrictions budgétaires et de responsabilité financière.

Il est essentiel que les utilisateurs consultent les gouvernements en vue de trouver des solutions mutuellement acceptables et vos audiences dans tout le pays offrent une excellente tribune aux usagers. Les témoins d'aujourd'hui ont mis l'accent là-dessus et vous avez souligné dans vos questions pénétrantes que les usagers devront unir leurs efforts pour trouver des solutions novatrices.

L'est de l'Île-du-Prince-Édouard se tourne vers l'avenir avec optimisme. Nous avons encore à notre disposition, comme vous l'ont indiqué plus tôt ce matin les producteurs de pommes de terre, une base agricole pouvant produire encore beaucoup de biens agricoles, particulièrement des pommes de terre. Nous avons une industrie du tabac qui est mal en point à l'heure actuelle et le secteur de la pomme de terre nous permettra certainement de compenser ce fléchissement.

La réfection des autoroutes et l'inauguration prochaine du pont créeront vraisemblablement de nouvelles perspectives pour Souris et Georgetown et leur permettront de réaliser leur plein potentiel. Récemment, dans une réunion communautaire, on a dit que Souris et Georgetown seraient bien plus près, par exemple, des marchés de Terre-Neuve pour certaines marchandises que ne l'est à l'heure actuelle Sidney-Nord. J'ignore si c'est vrai, mais c'est une idée intéressante qui mérite réflexion.

Une grande partie de la population de l'est de l'Île-du-Prince-Édouard vit de la pêche commerciale et de la transformation des produits de la mer. Nos estuaires et petits ports de pêche connaissent une activité accrue en matière d'aquaculture et de petites embarcations de plaisance. Tous les marins, quelle que soit la taille de leurs navires et la technologie avancée qu'ils utilisent, que ce soit le radar ou le système de positionnement global, ont besoin d'aides à la navigation le long du littoral. Je sais que vous vous intéressez surtout aux ports, mais les budgets sont limités et les compressions budgétaires auront une incidence sur toutes les questions maritimes.

En ce qui concerne la sûreté, nous estimons que le gouvernement fédéral devrait continuer à jouer un rôle important. Les services de sauvetage actuellement stationnés à Souris et la base de radio de la Garde côtière de Charlottetown à Belle's Hill doivent continuer à être dotés d'un personnel et modernisés, et non pas réduits en importance ou automatisés. La valeur de ces services est de beaucoup supérieure, du point de vue humain, à leurs coûts.

[Texte]

I'd also like to touch for a moment on the topic you've discussed about the four ports. I agree with previous presenters and in fact you, Mr. Chairman, when you say that what we actually have are the four wharves at different locations, but realistically only one port in terms of total facility. Personally, I feel there's a lot of merit in combining resources. When ice conditions are poor and require ice-breaking services perhaps in the more westerly ports, Georgetown quite often is still open.

Your colleague posed the question: if you were to pick one port, which one would you pick? I'm in the same position as everyone else in P.E.I. in that I have my parochial values pretty well inset. If I were given a choice I'd have to lean towards the deep water port at Georgetown and the relatively ice-free aspects of it. There is a fine new wharf there. It's perhaps a little fortuitous in some cases, and sometimes in the overall term of things a little unfortunate, that facilities are sometimes built without a long-term view of what the future is going to hold.

One thing that hasn't been touched on too much here, except that it was stated once earlier this morning, is that the roadbeds, in spite of the fine aggregate that some of our previous presenters are hauling in, really are not very suitable on P.E.I. When you look at the strict dollar costs of hauling commodities from one port to the other, it seems like not that big an aspect of the overall cost of doing business. But the cost of maintaining our roads is very serious indeed, because we have no rock underneath. I think that would be a consideration if someone were looking at the overall aspects.

I'll turn for a moment to ferry services. The ferry service to Nova Scotia at Wood Islands and to the Magdalen Islands at Souris are very important to eastern Prince Edward Island, as they are to the whole of the island. They are also critical to our neighbouring provinces of both Nova Scotia and Quebec. Tourism trends indicate that the usage of both these services will probably substantially increase when the link opens, as visitors travel in various circuits between provinces.

Visitors aside, residents of eastern P.E.I. consider these connections to our neighbours as essentials of daily life in this province, not just as something that's nice to keep if you can. We see these links as extremely essential.

We are prepared to take our place, along with the rest of this magnificent country, in the competition of the global marketplace. We solicit the support of your committee and the government of this country to apply a fair-handed, commonsense approach in taking measures to address the complicated issues over which your committee deliberates. We wish you well in those deliberations and we thank you for this opportunity to appear before you.

I would like to say as well, just in closing, that this year is the 350th anniversary of the first closing of Georgetown Harbour. At that particular time, it was closed when an American privateer ship sailed in after taking the Fortress of

[Traduction]

J'aimerais aussi aborder un sujet dont vous avez traité en relation avec les quatre ports. Je suis d'accord avec les témoins précédents et avec vous, monsieur le président, pour dire que nous avons en fait quatre quais à des endroits différents, mais que, en réalité, ces installations ne représentent qu'un seul port. Personnellement, j'estime qu'il serait bon de combiner les ressources. Lorsque les conditions de glace sont mauvaises et que les brise-glace sont nécessaires dans les ports plus à l'ouest, le port de Georgetown reste souvent ouvert.

Votre collègue a demandé quel port nous préférierions si nous devons en choisir un seul. Comme tout le monde à l'Île-du-Prince-Édouard, je prêche pour ma paroisse. Si on me donnait le choix, je préférerais le port à eaux profondes de Georgetown où on trouve relativement peu de glace. Il est doté d'un très beau quai. C'est peut-être fortuit dans certains cas, et parfois malheureux dans l'ensemble, mais il arrive que des installations soient construites sans considération pour leur utilité à long terme.

Il y a un sujet qu'on a négligé, même si on y a fait allusion un peu plus tôt ce matin, c'est la question des plates-formes des routes qui, en dépit du bon gravier dont les témoins précédents assurent le transport, ne sont pas adaptées à l'Île-du-Prince-Édouard. Quand on pense au coût du transport des marchandises d'un port à l'autre, cela peut sembler une partie négligeable du coût d'ensemble. Toutefois, le coût de l'entretien des routes est très élevé parce qu'il n'y a pas de roche sous les plates-formes. C'est un des aspects dont il faut tenir compte si l'on veut brosser un tableau d'ensemble.

• 1345

Je passe maintenant aux services de traversier. Les services desservant la Nouvelle-Écosse à partir de Wood Islands, et les Îles-de-la-Madeleine à partir de Souris sont très importants pour l'est de l'Île-du-Prince-Édouard comme pour toute l'île. Ils sont également essentiels pour nos provinces voisines de la Nouvelle-Écosse et du Québec. Les tendances en matière de tourisme indiquent que le recours à ces services augmentera sans doute substantiellement après l'inauguration du pont, puisque les visiteurs parcourent divers circuits touristiques entre les provinces.

En outre, les habitants de l'est de l'Île-du-Prince-Édouard considèrent ces liens avec nos voisins comme essentiels à la vie quotidienne de notre province, et non pas seulement comme des services qu'il est bien agréable d'avoir si on peut se les payer. Nous les tenons pour indispensables.

Nous sommes disposés à prendre notre place, avec le reste de notre magnifique pays, dans la concurrence sur le marché mondial. Nous demandons à votre comité et au gouvernement du pays d'adopter une approche juste et sensée dans la recherche de solutions aux problèmes complexes dont votre comité est saisi. Nous vous souhaitons bonne chance dans vos délibérations et nous vous remercions de nous avoir invités à témoigner.

En terminant, j'ajouterai que cette année marque le 350^e anniversaire de la première fermeture du port de Georgetown. Cette année-là, le port avait été fermé lorsqu'un navire corsaire américain y était entré après s'être emparé de la forteresse de

[Text]

Louisbourg. It shelled Jean-Pierre Roma's settlement at Brudenell Point and drove him inland. He offered no resistance. I think if there were serious attempts at closing the port of Georgetown again, in spite of the good commonsense reasons why it should stay open, it might be met with a little more resistance this time.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Beck. I appreciate your input and your submission.

Mrs. Terrana.

Mrs. Terrana: Can you tell me a bit more about what the Three Rivers Industrial Commission really represents?

Mr. Beck: Our directors represent each of the municipal units in the southeast portion of the province. We cover an area that is soon to be not far outside the city limits of Charlottetown and which extends down to Georgetown and about halfway to Souris.

We serve a population of only about 25,000 people, so it's basically a rural area. We're involved with various types of things from tourism promotion to, interestingly enough, the management of the Montague Harbour Authority. Montague is a small fishing port under the small craft harbours mandate.

We're involved with basically everything that goes on. This is the same for everyone in Prince Edward Island, as you find that the same volunteers cross-connect on different types of boards.

Mrs. Terrana: Is it like a chamber of commerce? Is it the same?

Mr. Beck: No, we do have a chamber of commerce as well, and we are a member of that. We deal with small-business counselling and that type of thing.

Mrs. Terrana: You said that you would choose Georgetown. The link is going to be next to Summerside and not to... Looking at your island here, essentially, you have all these fiords, so it will be like British Columbia. I think that transportation for the fixed link to Georgetown would be a little complicated, much more complicated than if that same commodity had to be taken to Summerside.

Mr. Beck: That is probably true. If we must compare the two ports then one thing we look at is that we do have a natural deep-water harbour. I honestly can't remember the last time the harbour in Georgetown was dredged, nor do I think that it has to be dredged right now. So that is certainly one aspect. Georgetown and Charlottetown are really the only two deep-water ports on Prince Edward Island.

Mrs. Terrana: But they do freeze.

Mr. Beck: To a certain degree, yes. It's mostly because there is little traffic in and out of Georgetown.

There is a fine wharf facility there. We are limited in our capabilities for produce storage. There is also a shipyard in Georgetown. There is a thriving pulp shipment taking place from Georgetown and there are facilities there for storage of petroleum products, mostly asphalt.

[Translation]

Louisbourg. Le navire avait canonné la colonie de Jean-Pierre Romas à Point Brudenell et l'avait repoussée à l'intérieur des terres. Elle ne lui avait opposé aucune résistance. Je crois que si l'on tentait de nouveau de fermer le port de Georgetown, en dépit du gros bon sens qui nous dicte le contraire, on opposerait un peu plus de résistance cette fois.

Merci beaucoup.

Le président: Je vous remercie, monsieur Beck, de votre exposé.

Madame Terrana.

Mme Terrana: Pourriez-vous m'expliquer qui représente vraiment la Three Rivers Industrial Commission?

M. Beck: Nos administrateurs représentent chacune des municipalités de la région sud-est de la province, ce qui comprend une région qui s'étendra sous peu au delà des limites de la ville de Charlottetown, jusqu'à Georgetown et à mi-chemin à peu près de Souris.

Nous desservons une population d'environ 25 000 personnes; il s'agit donc d'une région essentiellement rurale. Nous participons à toutes sortes d'activités allant de la promotion du tourisme jusqu'à la gestion de l'administration portuaire de Montague, ce qui est assez intéressant. Montague est un petit port de pêche administré conformément au mandat sur les ports pour petites embarcations.

Nous participons essentiellement à tout ce qui se fait. C'est ainsi que cela se passe à l'Île-du-Prince-Édouard où, comme vous pouvez le constater, les mêmes bénévoles siègent souvent dans différentes commissions.

Mme Terrana: La vôtre ressemble-t-elle à une chambre de commerce? Est-ce la même chose?

M. Beck: Non, nous avons aussi une chambre de commerce dont nous faisons partie. Nous offrons des conseils aux petites entreprises et d'autres services de ce genre.

Mme Terrana: Vous avez dit que si vous deviez choisir un port, ce serait Georgetown. Le pont sera près de Summerside et non pas de... Votre île comprend tous ces fiords, un peu comme en Colombie-Britannique. Il me semble que le transport par le pont jusqu'à Georgetown sera un peu compliqué, plus encore que si l'on envoyait la marchandise à Summerside.

M. Beck: Vous avez probablement raison. Si l'on compare les deux ports, on constate que celui de Georgetown est un port à eaux profondes. Je ne saurais franchement vous dire quand on a dragué le port de Georgetown la dernière fois, mais je ne crois pas qu'il soit nécessaire de le faire tout de suite. C'est donc là un aspect de la question. Georgetown et Charlottetown sont les deux seuls ports à eaux profondes de l'Île-du-Prince-Édouard.

Mme Terrana: Mais ils gèlent en hiver.

M. Beck: Dans une certaine mesure, oui. À Georgetown, c'est surtout en raison du faible trafic.

Il y a un très bon quai là-bas. Il est vrai que nos capacités d'entreposage sont limitées. On y trouve aussi un chantier naval. Les expéditions de pâtes à papier de Georgetown sont en pleine expansion et il existe des entrepôts pour les produits pétroliers, surtout pour l'asphalte.

[Texte]

[Traduction]

• 1350

Mrs. Terrana: You have the potatoes in the north, I understand.

Mr. Beck: Well, on Prince Edward Island the potatoes are everywhere.

Mrs. Terrana: Thank you very much.

Mr. Beck: Thank you.

The Chairman: Mr. Gouk.

Mr. Gouk: Mr. Beck, I did get a chance to see some of your area last summer and got in half a day's sailing in Montague Harbour. I have some idea, although certainly not anything in depth.

I think one of the things that's going to happen is that at some point we're going to say here's how much money we have to provide for port facilities in Prince Edward Island. Do you want to keep four or do you want to rationalize yourselves?

There's one thing I'm curious about. I've heard quite a bit about what comes into Georgetown, but you mention that there's not much traffic. What gets shipped out of Georgetown right now? When the ships come in do they often leave empty or do you have some regular commodity you ship out from Georgetown?

Mr. Beck: I must admit to not being an authority on what's actually moving through the port. I do know that Mariner has been bringing in a considerable amount of aggregate through Georgetown, mostly I suspect for Kings County east of Charlottetown projects, very likely. Mr. Morrison could better speak to that.

There is a very active timber mill in Georgetown at the moment. Some of that produce is shipped from Georgetown, although a lot of it is going out by truck on the roadway as well.

We have been shipping, although I don't know whether you'd say it's strictly from the wharf. It's certainly from the port. The shipyard there has been providing some of the parts for the Canadian frigates, so they've been going by barge from Georgetown to St. John. I think mostly engine room components and quite a number of potatoes have been shipped from there. The actual volumes I'm afraid I couldn't speak to.

Mr. Gouk: Good. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk.

Mr. Beck, thanks very much for your presentation to the committee. We appreciate the time you've taken to be here with us today. Thank you.

Mr. Beck: Thank you.

The Chairman: Could we have the representative for Fenton Maritime? Mr. Peter Fenton is the president.

Welcome sir, to the committee. We look forward to your submission. Thank you.

Mr. Peter Fenton (President, Fenton Maritime Agencies): Good afternoon, Mr. Chairman and honorary committee members and fellow participants. I'd like to thank you for this opportunity to appear before you today.

Mme Terrana: Vous produisez des pommes de terre dans le nord, si je ne m'abuse?

M. Beck: À l'Île-du-Prince-Édouard, les pommes de terre sont partout.

Mme Terrana: Merci beaucoup.

M. Beck: Merci.

Le président: Monsieur Gouk.

M. Gouk: Monsieur Beck, j'ai visité une partie de votre région l'été dernier, j'ai fait de la voile pendant une demi-journée au port de Montague. Je me suis fait une petite idée, mais je n'ai certainement pas approfondi la question.

À mon avis, ce qui se passera, c'est qu'un jour nous devons fixer la somme précise qu'il nous faudra fournir à l'Île-du-Prince-Édouard pour ses installations portuaires. Voulez-vous conserver vos quatre ports ou bien rationaliser vos opérations?

Je suis curieux de savoir une chose. J'ai beaucoup entendu parler de ce qu'on reçoit dans le port de Georgetown, mais vous avez dit que le trafic y est faible. Qu'expédie-t-on à partir de Georgetown à l'heure actuelle? Les navires qui y viennent repartent-ils vides ou expédiez-vous régulièrement des marchandises de Georgetown?

M. Beck: Je dois admettre que je ne suis pas la personne indiquée pour vous dire ce qui entre au port et ce qui en sort. Je sais que la Société Mariner a fait venir une quantité considérable de granulats par Georgetown, surtout, je présume, pour les travaux du comté de Kings, à l'est de Charlottetown. M. Morrison pourrait vous en dire plus long à ce sujet.

Il y a aussi à Georgetown une scierie très active. Certains de ses produits sont expédiés à partir de Georgetown, même si une bonne partie est aussi transportée par camion.

Il y a des expéditions, même si, à strictement parler, elles ne se font pas à partir du quai mais du fort même. Notre chantier naval fournit, pour les frégates canadiennes, des pièces qui sont transportées par chalands de Georgetown jusqu'à St. John. Je crois qu'il s'agit surtout d'équipement pour les salles des machines. En outre, on expédie beaucoup de pommes de terre à partir de Georgetown. Je ne pourrais toutefois pas vous donner les volumes précis.

M. Gouk: Très bien. Merci.

Le président: Merci, monsieur Gouk.

Monsieur Beck, je vous remercie beaucoup de l'exposé que vous avez fait au comité. Nous sommes heureux que vous ayez pris le temps de venir nous rencontrer. Merci.

M. Beck: Merci.

Le président: Nous accueillons maintenant le représentant de Fenton Maritime. M. Peter Fenton en est le président.

Soyez le bienvenu, monsieur. Nous vous écoutons.

M. Peter Fenton (président, Fenton Maritime Agencies): Bon après-midi, monsieur le président, mesdames et messieurs, membres du comité et participants. Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui.

[Text]

I thought it might be an idea just to open by providing you with some background on my firm. Fenton Maritime was established in Charlottetown in June of 1994. The writer's career in the Maritime shipping industry spanned a 25-year period and has involved various managerial positions on the west coast, the Arctic, and Montreal, as well as the Maritimes.

We currently represent a number of overseas-based shipowner operators, as well as Canadian shipowners who trade in this area. We also act as agents on behalf of stray crossing and joint venture as concerns their marine-related activity in connection with the current bridge construction to the mainland.

From our base on Prince Edward Island we cover vessel movements at the four island ports, as well as at various ports in Nova Scotia and New Brunswick and the eastern portion of Quebec.

There is no doubt that sweeping changes are expected to take place in the marine sector, as already evidenced by the recent announcement that the Coast Guard will now fall under the umbrella of Fisheries and Oceans. It is also evident that the Canada Ports Corporation and the harbours and ports division of the Coast Guard will likely undergo some major changes in the future as well.

It makes sense that the larger ports, such as Vancouver, Montreal, and Halifax, for example, be permitted to become totally self-sufficient under their own port authorities.

• 1355

As concerns the smaller ports, which currently fall under CPC management—for example, Saint John, New Brunswick, and Belledune, New Brunswick—we would be in favour of seeing these shifted under the authority of the harbours and ports division of the Canadian Coast Guard, which currently effectively manages and has the in-house expertise to manage an extensive port network with a comparatively small staff.

Whether harbours and ports should continue to be a division of the coast guard is questionable, and perhaps consideration should be given to establishing a scenario whereby harbours and ports operate along the lines of a crown corporation, enabling them to conduct their activities in a more private, businesslike fashion.

In the highly competitive shipping industry in Canada, where we find ourselves increasingly competing with U.S. ports, we need quick responses to individual client needs. The system has to be streamlined to be able to provide this type of immediate action. We must also ensure that clients, both old and new, be kept fully abreast of port facility modifications and improvements, and an ongoing canvassing of the marketplace for potential new commodities must be maintained in order to attract new clients to our ports systems.

It is obvious that across Canada there are those ports under the current management of CPC and harbours and ports that are revenue-makers and those that are either borderline or not conducive to commercial activity—not to mention certain ports that presently require, or will require in the short term, major capital cost expenditures. Here on Prince Edward Island we have the four ports—Souris, Georgetown, Charlottetown, and Summerside—all of which have seen commercial activity in the

[Translation]

J'ai pensé qu'il serait utile de situer un peu la société que je préside. Fenton Maritime a été créée à Charlottetown en juin 1994. Personnellement, je compte 25 ans d'expérience dans le secteur du transport maritime au cours desquels j'ai occupé divers postes de direction sur la côte ouest, dans l'Arctique, à Montréal et dans les Maritimes.

Notre société représente actuellement plusieurs armateurs étrangers et canadiens qui font des affaires dans la région. Nous sommes aussi les agents de Strait-crossing and joint venture pour ses activités maritimes touchant la construction actuelle du pont reliant l'Île-du-Prince-Édouard au continent.

De notre bureau à l'Île-du-Prince-Édouard, nous suivons les déplacements des navires dans les quatre ports de l'Île, ainsi que dans divers ports de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'est du Québec.

Il ne fait aucun doute que des changements profonds surviendront dans le secteur maritime, comme le prouve la décision récente d'intégrer la Garde côtière au ministère des Pêches et Océans. Il est aussi évident que la Société canadienne des ports et la Division des havres et des ports de la Garde côtière subiront aussi d'importantes modifications.

Il est logique que les grands ports tels que Vancouver, Montréal et Halifax, par exemple, puissent devenir autonomes et avoir leur propre administration portuaire.

En ce qui concerne les petits ports, qui sont à l'heure actuelle gérés par la Société canadienne des ports—comme Saint John et Belledune au Nouveau-Brunswick—nous souhaiterions que la responsabilité en soit transférée à la Direction générale des havres et des ports de la Garde côtière du Canada qui a les compétences internes nécessaires pour s'en acquitter et qui, à l'heure actuelle, gère efficacement un vaste réseau portuaire avec un personnel relativement réduit.

Quant à savoir si la Direction générale des havres et des ports devrait continuer à faire partie de la Garde côtière, la question se pose et il faudrait peut-être envisager un scénario où les havres et les ports fonctionneraient à l'instar d'une société d'État, ce qui leur permettrait de mener leurs activités davantage comme une entreprise du secteur privé.

Dans l'industrie du transport maritime, qui est très compétitive au Canada, nous faisons de plus en plus concurrence aux ports américains et nous devons répondre rapidement aux besoins particuliers de nos clients. Il faut rationaliser le système afin d'être en mesure d'agir immédiatement. Nous devons également veiller à ce que nos clients, tant anciens que nouveaux, soient pleinement informés des modifications et des améliorations faites aux installations portuaires et il faut continuer à prospecter le marché pour trouver de nouvelles marchandises afin de pouvoir attirer de nouveaux clients vers notre réseau portuaire.

Il est évident qu'il y a dans tout le Canada des ports et des havres gérés par la SCP qui sont rentables et d'autres qui sont à la limite ou qui ne sont pas adaptés aux activités commerciales—sans mentionner certains ports où il faudrait dès maintenant, ou à court terme, faire d'importantes dépenses en capital. Ici, à l'Île-du-Prince-Édouard, nous avons quatre ports—Souris, Georgetown, Charlottetown et Summerside—où il y a eu des activités commerciales dans le passé. Je crois que le

[Texte]

past. I believe we have come to a point at which we must make a firm decision as to which ports we wish to continue to maintain and develop in the future as being commercially viable.

I have observed that some commercial activity has taken place in the areas of agricultural exports, as well as occasional pulp log shipments—Souris, for example—but by the same token I understand that considerable funds will be required in a relatively short time in order to bring the ports' infrastructure back to a safe and acceptable level.

As concerns Georgetown, we have learned through first-hand experience, having made inquiries on behalf of some of our current customers, that the port of Georgetown has the distinction of being the only island port with a cellular berth construction, capable of sustaining the weight of heavy lifts. It is also the only wharf facility on the island that has an unobstructed, open, lay-down area and is also the only port on the island that has land-based storage facilities for the receipt of imported liquid asphalt.

The ports of Charlottetown and Summerside both play a very vital and important role in the general economy of P.E.I., as well. Through the simple fact that we inhabit an island, we must rely solely on ships to transport and harbour facilities to receive the bulk of our vital liquid cargo requirements such as gasoline, aviation fuels, and heating fuels.

Needless to say, the majority of our fertilizer requirements for our agricultural-based industries, such as potato and vegetable production, are delivered by vessel through both of the aforementioned ports, as well as the bulk of the island's aggregate requirements for road construction purposes. Potato exports, the number one island export, lean heavily on these same port facilities. There is no doubt that the island is totally reliant on the existing ports and the facilities they currently offer.

In order to meet present requirements and in order to facilitate our growing import and export markets, all of our port facilities require immediate attention to their existing infrastructures. Sheet steel piling in many cases must be replaced, having basically outlived the normal life span, and dredging must be undertaken immediately in order to satisfy the ever-increasing larger-sized vessels that tend to call on our port facilities.

In other words, we have to keep up with the times. Larger vessels and larger shipments are required in order to maintain competitive freight rates. The formula is quite simple. The larger the volume, the more favourable the freight rate.

In Charlottetown, for example, the only berth capable of accommodating a vessel with a relatively deep draft, approximately 30 feet, is the section of berth located at the extreme south end of our existing finger pier, with a berthing length of only approximately 200 feet. Both the east and west sides of our present facilities can only accommodate vessels with a draft not in excess of approximately 26 feet.

[Traduction]

moment est venu de prendre une décision ferme quant aux ports que nous voulons maintenir et dont nous voulons favoriser la croissance afin d'assurer leur viabilité commerciale.

J'ai observé une certaine activité commerciale dans le domaine des exportations agricoles, ainsi que des expéditions occasionnelles de billes à pâte—à Souris, par exemple—mais je crois savoir également qu'il faudra faire des investissements considérables d'ici peu afin de ramener l'infrastructure portuaire à un niveau sûr et acceptable.

Pour ce qui est de Georgetown, nous avons appris de première main, en faisant des recherches pour certains de nos clients actuels, que le port de Georgetown se distingue par le fait qu'il est le seul port de l'île à avoir des postes de mouillage alvéolaires, capables de soutenir le poids d'appareils de levage lourds. En outre, c'est la seule installation d'accostage de l'île qui a un avant-port ouvert et dégagé et c'est également le seul port qui offre des installations terrestres pour l'entreposage du bitume fluide importé.

Les ports de Charlottetown et de Summerside jouent un rôle essentiel, voire vital, dans l'économie générale de l'île-du-Prince-Édouard. Du simple fait que nous habitons une île, nous dépendons entièrement des navires pour transporter, et des installations portuaires pour recevoir, le gros de nos cargaisons liquides essentielles, comme l'essence, les carburateurs et l'huile de chauffage.

Il va sans dire que la plupart des engrais qu'utilisent nos industries agricoles, comme la production de pomme de terre et de légumes, sont livrés par des navires à l'un des ports susmentionnés, de même que l'essentiel des granulats utilisés pour la construction des routes. L'exportation de pommes de terre, la première en importance dans l'île, dépend lourdement de ces mêmes installations portuaires. Il ne fait aucun doute que l'île est entièrement tributaire des ports qui existent et des installations qu'ils offrent en ce moment.

Afin de répondre aux besoins actuels et d'encourager nos marchés d'importation et d'exportation en pleine croissance, il faut s'occuper immédiatement de l'infrastructure des installations portuaires. Dans bien des cas, les pilotes en tôle d'acier doivent être remplacés puisqu'ils ont dépassé leur durée de vie utile, et des travaux de dragage doivent être entrepris immédiatement pour accommoder les navires de tonnage sans cesse croissants qui utilisent nos installations portuaires.

En d'autres mots, nous devons nous moderniser. Il nous faut des navires de plus fort tonnage et des cargaisons plus importantes pour pouvoir maintenir des taux de fret compétitifs. La formule est très simple. Plus le volume est important, plus les taux de fret seront favorables.

À Charlottetown, par exemple, le seul poste de mouillage capable de recevoir un navire d'un tirant d'eau relativement fort, c'est—à dire d'environ 30 pieds, se trouve dans l'extrême sud de l'appontement et il a une longueur d'environ 200 pieds. Les côtés est et ouest de nos installations actuelles peuvent seulement accommoder des navires dont le tirant d'eau ne dépasse pas 26 pieds environ.

[Text]

Not only does this situation limit where larger ships can be berthed, but it takes away our competitiveness in terms of being in a position to attract these larger vessels and their cargoes. The ideal situation would be to construct berthing in an open, lay-down area along the river frontage in an easterly direction.

[Translation]

Non seulement cela limite le nombre d'endroits où les navires à fort tonnage peuvent mouiller, mais en outre, cela nous rend moins compétitifs et nuit à notre capacité d'attirer ces gros navires et leurs cargaisons. Idéalement, il faudrait construire un poste de mouillage dans un avant-port ouvert qui s'étendrait vers l'ouest le long du rivage.

• 1400

However, considering the financial constraints with which we are currently faced, at the very least sufficient funds should be immediately allocated to enable both the east and west berths to be dredged to an acceptable level to accommodate these deeper draft vessels. We must attempt to accommodate the ever-increasing cargo volumes, as well as maintain our general competitiveness as a first-class port facility.

As painful as it may be to consider closing particular smaller outports that are not cost-effective, we think it is a matter of survival at this stage of the game as these ports tend to be a drain on the resources of the entire system. We are of the opinion that the focus should be placed on ports that carry on a commercial activity on an ongoing basis. In other words, ports that should in theory be categorized as fishing ports should not be marketed as commercially viable ports unless considerable financial contributions are allowed to bring them up to commercial standards.

Following this exercise and on the basis that capital cost expenditures are totally justifiable, there is no reason why over the long term some form of cost-recovery system could not be put into place, whereby the major client or clients make their fair contribution towards any capital cost outlays as well as the future of the port.

I do not believe any of the smaller outports currently in the system could be totally self-sustaining, as there is always the question of capital expenditures to ensure that these ports remain up to par in terms of their structural soundness as well as their competitiveness.

There are also certain services government must provide, which are deemed to be for a common good or in the public interest. These services are paid for out of the consolidated revenue fund, or by the general taxpayer. Such services at the municipal level represent road construction and maintenance, sewers, parks, etc. At the provincial level this would include such areas as highways, education, and health. In the context of marine activity in P.E.I., this would represent ice-breaking services over an approximate three-month period on an annual basis.

One should also note that revenue-makers in the system will have to assist in supporting those ports that may have difficulties in maintaining sufficient volumes of traffic to generate the revenue levels required to become self-sustaining.

General port policies must be reviewed and tough decisions may have to be taken, but in the final analysis we are of the opinion that a lean but sound and profitable port network can be achieved, a port network that clients as well as Canadians in general will be proud of for generations to come.

Toutefois, étant donné les contraintes financières auxquelles nous faisons face à l'heure actuelle, il faudrait, à tout le moins, affecter immédiatement les fonds suffisants pour permettre le dragage des postes de mouillage est et ouest afin qu'ils puissent accommoder ces navires à fort tirant d'eau. Nous devons essayer de nous doter de capacités suffisantes pour recevoir des volumes de cargo sans cesse croissants, en plus de maintenir notre compétitivité générale en tant qu'installation portuaire de première classe.

Même s'il est pénible d'envisager la fermeture de certains petits ports isolés qui ne sont pas rentables, nous pensons que c'est maintenant une question de survie, puisque ces ports drainent les ressources de tout le système. Nous sommes d'avis qu'il faut mettre l'accent sur les ports qui ont des activités commerciales régulières. Autrement dit, les ports qui, en théorie, devraient entrer dans la catégorie des ports de pêche ne devraient pas être présentés comme des ports viables sur le plan commercial à moins d'investir des sommes considérables pour qu'ils se conforment aux normes commerciales.

Par la suite, et à la condition que ces dépenses en capital soient entièrement justifiées, il n'y a aucune raison qui nous empêcherait, à long terme, de mettre en oeuvre des mesures de recouvrement des coûts afin que les principaux clients contribuent leur juste part aux dépenses en capital et que l'avenir du port soit assuré.

Je ne crois pas qu'un seul des petits ports isolés qui font actuellement partie du système puisse être entièrement autonome, puisqu'il y a toujours la question des dépenses en capital qu'il faudrait faire pour que ces ports maintiennent la solidité de leur structure ainsi que leur compétitivité.

Il y a également certains services que le gouvernement doit fournir et qui sont censés être d'intérêt commun ou d'intérêt public. Ces services sont financés par le trésor ou par les contribuables. Au niveau municipal, ils comprennent la construction et l'entretien des routes, les égouts, les parcs, etc. Au niveau provincial, ils incluent les autoroutes, l'éducation et la santé. Dans le cadre de l'activité maritime de l'Île-du-Prince-Édouard, cela comprend les services de brise-glace pendant environ trois mois de l'année.

Il convient également de signaler que les ports rentables doivent aider ceux qui ont de la difficulté à maintenir un trafic suffisant pour générer les revenus dont ils ont besoin pour être autonomes.

Il faut examiner les politiques générales relatives aux ports et prendre de difficiles décisions, mais, en dernière analyse, nous sommes d'avis qu'un réseau portuaire dégraissé, mais sain et rentable, est possible, un réseau dont les clients et tous les Canadiens pourront être fiers pendant des générations.

[Texte]

In closing, I wish to take this opportunity to thank the committee for having visited Prince Edward Island in order to hear from the various interest groups concerned. I trust that you will make the minister aware of our feelings and of our ideas relating to the future of our current port facilities, as well as their management, and the absolute vital importance of marine activity as it relates to the general economy of P.E.I.

The Chairman: Mr. Fenton, thank you very much for your well thought-out brief and for highlighting to this committee the unique requirements of P.E.I., the importance of her wharfs, and your suggestions on cost recovery. You obviously took some time to prepare this brief and we appreciate the time that you've taken.

Mr. Fenton: You've very welcome.

The Chairman: We will ask a few questions now. By the way, are you in favour of retaining all four wharfs?

Mr. Fenton: In theory, contrary perhaps to the feelings of some of my colleagues, and as much as I would like to say yes, I think I would like to see all four ports maintained, in all honesty, having done business in all four of the ports located here on the island, I can certainly see, one example being that of Souris, where the traffic is not necessarily what I would consider regular traffic... I don't see anyone taking the drastic step of closing the Souris port down—let's face it, there's a ferry service to the Magdalen Islands—but I do honestly feel that perhaps it could be categorized and maintained in the future as a fishing port. I'm not an expert on the fishing side of things, but I understand that there is a small fleet of lobster vessels. I may be mistaken, but I believe some scallop ships tie up in Souris as well.

The Chairman: Would you agree with my earlier suggestion a couple of witnesses ago that it would be beneficial if the stakeholders and the users of the port all sat down in a room just like this and consulted with a federal government representative to maybe find a way to put all four ports under a local port authority?

Mr. Fenton: Definitely.

I wonder whether, as you suggested earlier, a port authority should be established to cover all the island ports. I think Charlottetown, Summerside and Georgetown, being the more viable commercially of the four ports—perhaps we could look at some kind of management committee being set up, but I think Souris would have to be treated differently.

The Chairman: Thank you.

Mr. Gouk: That pretty much covers the area that I'm looking at as well.

We're coming here from Ottawa and we don't have a lot of knowledge about the intricacies of your port, which you've helped supplement rather nicely. Do you not agree that it would be far better if there was a port authority with a knowledge of

[Traduction]

En terminant, je profite de l'occasion pour remercier les membres du comité d'être venus à l'Île-du-Prince-Édouard pour entendre les divers groupes d'intérêts. J'espère que vous transmettez au ministre nos sentiments et nos idées en ce qui concerne l'avenir de nos installations portuaires actuelles et le rôle absolument essentiel de l'activité maritime dans l'économie générale de l'Île-du-Prince-Édouard.

Le président: Monsieur Fenton, merci infiniment pour votre mémoire très réfléchi et pour nous avoir informés des besoins uniques de l'Île-du-Prince-Édouard, de l'importance de ses quais et de vos suggestions sur le recouvrement des coûts. Il est évident que vous avez consacré du temps à la préparation de ce mémoire et nous vous en sommes reconnaissants.

M. Fenton: Je vous en prie.

Le président: Nous vous poserons maintenant quelques questions. A propos, êtes-vous en faveur du maintien des quatre quais?

M. Fenton: En théorie, contrairement peut-être aux sentiments de certains de mes collègues, et autant que j'aimerais vous répondre par l'affirmative, en toute honnêteté et ayant eu affaire avec les quatre ports situés sur cette île, je suis forcé de reconnaître qu'au port de Souris, par exemple, le trafic n'est pas nécessairement ce que l'on peut appeler un trafic régulier... Je n'imagine pas que l'on puisse fermer le port de Souris, ce qui serait draconien,—après tout, il y a le service de traversier pour les Îles-de-la-Madeleine—, mais je crois honnêtement, qu'à l'avenir, il faudrait peut-être le classer et l'entretenir en tant que port de pêche. Je ne suis pas un expert dans le domaine des pêches, mais je crois savoir qu'il y a une petite flotte de homardières. Je me trompe peut-être, mais il y a également des navires de pêche à la pétoncle qui utilisent le port de Souris.

• 1405

Le président: Êtes-vous d'accord sur ce que je disais tout à l'heure à des témoins qui ont comparu avant vous, qu'il serait peut-être bon que les intéressés et les usagers du port se réunissent tous ensemble dans une salle comme celle-ci pour consulter un représentant du gouvernement fédéral afin de trouver un moyen pour transférer les responsabilités des quatre ports à une administration portuaire locale?

M. Fenton: Absolument.

Je me demande si, comme vous le suggériez tout à l'heure, une administration locale ne devrait pas être établie pour gérer tous les ports de l'île. Pour Charlottetown, Summerside et Georgetown, les plus viables sur le plan commercial, je pense que nous pourrions peut-être envisager la création d'un comité de gestion, mais, à mon avis, il faudra trouver une autre solution pour Souris.

Le président: Merci.

M. Gouk: Je pense que vous avez déjà répondu à toutes mes questions.

Nous arrivons d'Ottawa et nous ne connaissons pas très bien tous les détails complexes de votre port, mais vous nous avez bien renseignés là-dessus. Ne seriez-vous pas d'accord pour dire qu'il serait de loin préférable qu'il y ait une administration

[Text]

the interrelationships between the two, three, four or however many ports there are? Would that not be the most viable way to proceed? They could then approach us and say here is the help we need or the direction we would like to go in, as opposed to just hoping that everything keeps going, which seems to be the way we're operating right now.

Mr. Fenton: That's correct. Frankly, I don't see why the ports of Georgetown, Summerside and Charlottetown couldn't be maintained under what I think right now is a perfectly capable body of harbours and ports. I've had nothing but an excellent rapport with them. They know what they're doing—they're in the business of shipping.

My worst fear is that if a body such as harbours and ports or the CPC were to be removed entirely and the management of a port placed in the hands of people with no background or experience in shipping, I think it could turn into a nightmare.

Mr. Gouk: So the system could work, but we would have to make sure we found the right people to do it?

Mr. Fenton: Absolutely.

Some questions were raised earlier about the potential for cost recovery. As I represent various ship owners I must be careful in an area like that, because I could be accused of being in full agreement with a user-pay type of approach. For example, our current harbour dues structure helps offset things like aids to navigation, and that fee is charged to vessels three times a year in the various public ports into which they call.

I don't see why that couldn't be beefed up to be paid on a per-port-call basis. There's been some talk about increasing the three times per calendar year to five times, but I think that's one small way in which revenues could be improved upon.

Mr. Gouk: So we could have a port fee similar to a landing fee for an aircraft?

Mr. Fenton: Exactly.

Mr. Gouk: That is a good idea.

Mr. Fenton: Exactly. Berthage charges will be increased as of July 1, and that will be of assistance.

• 1410

If down the road the idea is to start fresh with some of these more commercially viable ports, I think it has to be made clear that... Something that I think is of extreme importance is the government must certainly understand that prior to turning ports that are deemed commercially viable over to a port authority, or even under the continuing management of harbours and ports, some funds have to be spent now, without any question. Everything I've been provided with in terms of reference material indicates that these existing facilities...

As I said at one point, sheet steel piling, for example, has actually outlived its life span. Unless we provide some sort of capital to get some work under way as soon as possible, these ports are in theory just going to end up falling into the —

[Translation]

portuaire qui connaisse les interrelations entre les deux, trois, quatre ports, ou quel qu'en soit le nombre? Ne serait-ce pas la solution la plus viable? Cette administration pourrait alors venir nous voir et nous dire: Voici l'aide dont nous avons besoin ou l'orientation que nous aimerions prendre, plutôt que d'espérer simplement que tout continue comme avant, ce qui semble être la façon de faire à l'heure actuelle.

M. Fenton: C'est vrai. Franchement, je ne vois pas pourquoi les ports de Georgetown, Summerside et Charlottetown ne pourraient pas continuer à être administrés par l'organisme responsable des havres et des ports et qui est parfaitement compétent. Je n'ai eu que d'excellents rapports avec cette administration. Elle sait ce qu'elle fait—elle connaît l'industrie du transport maritime.

Ma pire crainte est qu'un organisme comme la Direction des havres et des ports ou la SCP soit entièrement supprimé et que la gestion des ports soit confiée à des gens qui n'ont aucune expérience dans le domaine, ce qui pourrait tourner au cauchemar.

M. Gouk: Alors un tel système pourrait fonctionner, à la condition que nous trouvions des gens compétents pour s'en occuper?

M. Fenton: Absolument.

Tout à l'heure, il a été question des possibilités de recouvrement des coûts. Comme je représente divers armateurs, je dois aborder cette question avec prudence, car on pourrait m'accuser d'être entièrement d'accord sur un système de financement par l'utilisateur. Par exemple, l'actuelle structure de droits portuaires aide à compenser le coût de certains services comme les aides à la navigation, et les propriétaires de navire doivent verser ces droits trois fois par année aux divers ports publics où ils font escale.

Je ne vois pas pourquoi on impose des droits pour chaque escale. Il a été question d'effectuer ces versements cinq fois par année au lieu de trois, et je pense que ce serait une façon modeste d'augmenter les recettes.

M. Gouk: Il y aurait donc des droits portuaires semblables aux droits d'atterrissage pour les avions?

M. Fenton: Exactement.

M. Gouk: C'est une bonne idée.

M. Fenton: Oui. Les droits de mouillage augmenteront le 1^{er} juillet, ce qui devrait aider.

Si l'on a l'intention un jour de repartir à neuf dans certains de ces ports commercialement plus viables, je pense qu'il faudra dire clairement que... Il est extrêmement important, à mon avis, que le gouvernement comprenne clairement qu'avant de transférer la responsabilité des ports que l'on juge être viables sur le plan commercial à une administration portuaire, ou même de les maintenir sous l'administration de la direction générale des havres et des ports, il faudra indubitablement dépenser de l'argent maintenant. Tous les documents de référence que j'ai obtenus indiquent que les installations actuelles...

Comme je l'ai déjà mentionné, les pilotis en tôle d'acier, par exemple, ont déjà dépassé leur durée de vie utile. À moins de trouver les capitaux nécessaires pour entreprendre certains travaux le plus tôt possible, ces ports se dégraderont inévitablement...

[Texte]

Mr. Gouk: That's interesting, because we've heard from a lot of people who would prefer the status quo, and that goes with the status quo. In trying to divest ourselves of these various ports that come under the federal mandate right now, perhaps what we should be looking at is something like this.

We've cut out, for example, the western grain transportation subsidy, but there's a one-time payment to help offset the impact of that happening. Maybe we're going to have to look along those lines, in the cases of some ports, to bring them up to a better standard and then say now they're yours.

Mr. Fenton: That's right. As I mentioned in my brief, ideally I believe the Port of Charlottetown deserves some further work in terms of creating new berthing space. There is very little open lay-down area right now, which certainly affects the likes of Mariner Towing, with their aggregate requirements. It's really quite a difficult operation they're faced with.

From the congestion point of view, we have very little space to manoeuvre. The east and west sides of our shed facility don't have ample water to be able to accommodate some of these deeper-draft ships.

I didn't mention the cruise vessels in any detail in my brief, but I'm pleased to say that this coming season I'll be handling the bulk of the cruise vessels. It's rather difficult for me to market the Port of Charlottetown, for example, to a cruise ship operator who has a vessel in the 400-to 500-foot overall length range. They can't be expected to berth that type of ship at 200 feet of pier, which is the only existing berth in Charlottetown that has the water depth available to accommodate a ship of that size.

I guess I'm just saying that if we had some additional waterfront berthage. . . In the initial concept of this existing finger pier, years and years ago—I'm not quite sure when this was initially designed or built—people weren't necessarily thinking about these deeper-draft or larger vessels.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk.

Mr. Fenton, do you have a ballpark price tag on what it would cost to construct that cruise ship berth?

Mr. Fenton: At the present moment, Mr. Chairman, there's a series of dolphins here, which is part of a project being managed by the Charlottetown Area Development Corporation. I heard that just recently those dolphins, which were previously owned by Texaco, were turned over to the coast guard. I believe the cost figure was mentioned to me. It's not an enormous amount; it's about \$250,000 to put those dolphins up to par, to be able to accommodate not the largest of the cruise vessels but the mid-sized cruise vessels.

The Chairman: Thank you.

Mr. Hubbard, please.

[Traduction]

M. Gouk: Ce que vous dites est intéressant, car bien des gens nous ont dit préférer le statu quo, et c'en est là une des conséquences. Si nous voulons nous défaire de ces ports qui relèvent à l'heure actuelle du gouvernement fédéral, c'est peut-être quelque chose que nous devrions envisager.

Par exemple, nous avons éliminé la subvention pour le transport du grain de l'ouest, mais le gouvernement effectuera un paiement unique pour aider à compenser l'effet de cette décision. Nous devons peut-être prévoir une mesure de cette sorte à l'égard de certains ports, afin de les améliorer avant de les céder à quelqu'un d'autre.

M. Fenton: C'est vrai. Comme je le mentionnais dans mon exposé, je crois qu'il faudrait faire certains travaux au port de Charlottetown et construire de nouveaux postes de mouillage. Il y a très peu d'avant-ports ouverts à l'heure actuelle, ce qui nuit certainement aux intérêts de Mariner Towing, entre autres, étant donné l'ensemble de ses besoins. Elle est dans une situation assez difficile.

Pour ce qui est du problème de la congestion, nous avons très peu d'espace pour manoeuvrer. Les côtés est et ouest de notre installation de hangars ne peuvent pas accommoder certains des navires à fort tirant d'eau à cause du peu de profondeur de l'eau.

Je n'ai pas beaucoup parlé des paquebots de croisière dans mon exposé, mais je suis heureux de vous annoncer que, pendant la prochaine saison, je vais m'occuper de la plupart de ces navires. Il m'est assez difficile de convaincre l'exploitant d'un paquebot de croisière d'utiliser le port de Charlottetown, par exemple, si son navire a une longueur de 400 à 500 pieds. Nous ne pouvons pas lui demander d'amarrer ce genre de navire à un appontement de 200 pieds, comme c'est le cas du seul poste de mouillage de Charlottetown où l'eau est assez profonde pour accueillir un navire de cette taille.

En fait, ce que j'essaie de dire c'est que si nous avions d'autres postes de mouillage. . . Il y a de nombreuses années lorsque l'appontement actuel a été planifié—je ne sais pas exactement en quelle année il a été construit—on n'avait pas nécessairement songé à ces gros navires ou aux navires à fort tirant d'eau.

Le président: Merci, monsieur Gouk.

Monsieur Fenton, avez-vous une idée approximative de ce que coûterait la construction d'un poste de mouillage pour un paquebot de croisière?

M. Fenton: À l'heure actuelle, monsieur le président, il y a plusieurs ducs-d'Albe, qui font partie du projet géré par la Charlottetown Area Development Corporation. J'ai entendu dire récemment que ces ducs-d'Albe qui, auparavant, appartenaient à Texaco, ont été cédés à la Garde côtière. On m'a cité un chiffre, je crois. Ce n'est pas une somme énorme; il en coûterait environ 250 000\$ pour améliorer ces ducs-d'Albe afin de pouvoir accommoder non pas les plus gros paquebots de croisière, mais les paquebots intermédiaires.

Le président: Merci.

Monsieur Hubbard, s'il vous plaît.

[Text]

Mr. Hubbard: I have just one question. We've heard a lot about four ports. We have a good wharf facility at Borden, and I understand the straits crossing group has a private wharf there now, too. Would you give comments to this committee in terms of the soundness of those two facilities and what their future might be in terms of Prince Edward Island?

Mr. Fenton: Presumably, Mr. Hubbard, you're referring to the existing ferry terminal at Borden. It not having been in the past considered a commercial type of berth by any means, I'd have to inquire what type of water depth is available. I believe the ferry boats calling into that facility right now are not drawing any type of deep water. That would certainly be one area to investigate immediately.

• 1415

Concerning your second question on straight crossing, you would have to hope that in the future there might be some use made of the facilities they have constructed. They've constructed what they refer to as a marine jetty. That marine jetty had been built specifically to handle the bridge spans, which would be lifted up from the shore side onto a massive floating barge that's expected to arrive on the island here in April of this year. From that facility these spans are lifted aboard the barge, transported out to the Northumberland Strait, and then lifted into position.

I've already inquired, in view of thinking in the long term, as to what water depth would be available at that jetty. I understand it's only in the 18-to-20-foot range. The reason they've built it that way is to accommodate this particular floating barge crane.

Unfortunately, from my point of view, I don't see how that particular—Mind you, that wharf has been built to be able to accommodate a tremendous weight. It's a shame to think that because there's a lack of water there, it couldn't be used at some point in the future. But at this point in time I'm not holding out too much hope that it's something that could be taken over.

The Chairman: Thank you, Mr. Fenton, for your presentation and for answering all the questions we had for you this afternoon.

Mr. Fenton: You're very welcome, sir. Thank you again for the opportunity.

The Chairman: As our last witnesses we have members from the steering committee for economic development.

Good afternoon, gentlemen. Welcome to our committee. I'll ask you to introduce yourselves and proceed with your presentation.

Mr. Stan H. MacPherson (Steering Committee Representative, Five Year Economic Development Strategy for Eastern Prince Edward Island): Mr. Chairperson, members of Parliament, members of the Standing Committee on Transport, ladies and gentlemen, my name is Stan MacPherson. I'm a partner with the accounting firm of Deloitte & Touche. My colleague is Everett Roche, a partner in the firm of MacIssac Younker Roche Chartered Accountants.

We're here today representing the steering committee for the Five Year Economic Development Strategy for Eastern Prince Edward Island. As representatives of the steering committee responsible for developing this strategy, we would

[Translation]

M. Hubbard: J'ai juste une question. Nous avons beaucoup entendu parler de quatre ports. Il y a une bonne installation d'accostage à Borden et je crois savoir que le groupe qui a construit l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland dispose d'un quai privé à cet endroit. Pouvez-vous nous dire si ces deux installations sont solides et de quelle utilité elles pourraient être à l'avenir pour l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Fenton: Je suppose, monsieur Hubbard, que vous faites allusion à la gare maritime de Borden. Cette installation n'a jamais été considérée comme un poste de mouillage commercial et il faudrait que je me renseigne pour savoir quelle est la profondeur de l'eau à cet endroit. Je crois que les traversiers qui utilisent cette installation ont un très faible tirant. Ce serait certainement l'une des premières choses à étudier immédiatement.

En ce qui concerne votre deuxième question sur l'ouvrage de franchissement, j'espère qu'à l'avenir on pourra utiliser les installations qui ont été construites. Ce groupe a construit ce qu'il a appelé une jetée maritime pour expressément recevoir les travées du pont qui devront être transportées du rivage jusqu'à une immense barge flottante qui devrait arriver à l'Île-du-Prince-Édouard au mois d'avril. Les travées seront transférées de cette jetée à la barge et transportées ensuite jusqu'au détroit de Northumberland où elles seront installées.

En songeant aux possibilités à long terme, je me suis déjà renseigné sur la profondeur de l'eau où cette jetée a été construite. Il semble qu'il n'y ait que de 18 à 20 pieds d'eau. La jetée a été construite expressément pour les besoins de la grue installée sur cette barge flottante.

Malheureusement, de mon point de vue, je ne vois pas comment. . . Notons que ce quai a été construit de façon à supporter un poids immense. Ce serait dommage qu'il ne soit d'aucune utilité à l'avenir à cause du peu de profondeur de l'eau. Mais, pour le moment, j'ai peu d'espoir que cette installation puisse servir à nouveau.

Le président: Merci, monsieur Fenton, de votre exposé et d'avoir répondu à toutes nos questions cet après-midi.

M. Fenton: Je vous en prie, monsieur. Merci de m'avoir donné l'occasion de comparaître.

Le président: Nos derniers témoins représentent un comité directeur pour le développement économique.

Bon après-midi, messieurs, et bienvenue. Je vous demanderais de vous présenter et de faire ensuite votre exposé.

M. Stan H. MacPherson (représentant du comité directeur, Five Year Economic Development Strategy for Eastern Prince Edward Island): Monsieur le président, députés, mesdames et messieurs membres du Comité permanent des transports, je m'appelle Stan MacPherson. Je suis partenaire du cabinet d'experts-comptables Deloitte & Touche. Mon collègue est Everett Roche, partenaire du cabinet de comptables agréés MacIssac Younker Roche.

Nous représentons aujourd'hui le comité directeur du Five Year Economic Development Strategy for Eastern Prince Edward Island. En tant que porte-parole du comité directeur chargé de l'élaboration de cette stratégie, nous aimerions donner

[Texte]

like to provide the standing committee with an overview of the importance of the ports of Georgetown and Souris with respect to the social and economic well-being of the people who live in the region.

Just to put our role in context, over the years there have been a large number of local development bodies responsible for economic development in the area. This is about to change. There will be one regional development agency responsible for economic development within the area. It's in this context that we offer our presentation.

Mr. Everett Roche (Steering Committee Representative, Five Year Economic Development Strategy for Eastern Prince Edward Island): Eastern Prince Edward Island is the most economically depressed region of the island. While recent decades have witnessed the downward cycle of growing rates of unemployment, spurred by declining groundfish resources and the demise of a once-thriving tobacco industry, there have been several positive developments.

The region offers much potential for economic growth. In recent years there has been a significant growth in potato acreage, a resurgence of the blueberry industry, the revitalization of East Isle Shipyard, and the construction of a world-class golf course, Crowbush.

• 1420

As well, the infrastructure necessary to develop a strong and vibrant economy has been strengthened by the establishment of a large potato storage facility, improvements to transportation links, notably the Wood Islands ferry system, and the main provincial highway serving the region. In addition to this, a proposed \$20-million food park is being considered for Souris.

These factors all point to increased reliance on the use of port facilities; thus, they must be an integral part in future development.

In addition to an upgraded infrastructure, eastern Prince Edward Island has a mature and stable lobster fishery and blue mussel aquaculture industry. Perhaps the most important assets the region has to offer are the ports, an underutilized land base, the natural beauty, and a skilled workforce, who together present the most significant opportunities for further economic development in the region.

Since the early 1800s, the ports of Souris and Georgetown have been recognized as critical supports to the region and the whole island. These ports today provide multi-use facilities for the shipping industry. Throughout history these ports have served such varied customers as fish processing plants, dragger fleets, land transport, short-term storage, the inshore fishery, and in the case of Souris, an interprovincial ferry service.

Mr. MacPherson: Prince Edward Island, and especially eastern Prince Edward Island, is heavily dependent on the primary resource sectors of agriculture, the fisheries, and to some degree forestry, for their livelihood. These sectors have been the backbone of economic growth and are essential to any future growth in this part of the province.

[Traduction]

au comité permanent un aperçu de l'importance des ports de Georgetown et Souris pour le bien-être social et économique des habitants de la région.

Afin de situer notre rôle, sachez qu'au fil des années, un grand nombre d'organismes locaux se sont occupés du développement économique de la région. Cela va bientôt changer. Un seul organisme de développement régional sera chargé de cette mission. C'est dans ce contexte que nous vous faisons cet exposé.

M. Everett Roche (représentant du comité directeur, Five Year Economic Development Strategy for Eastern Prince Edward Island): L'est de l'Île-du-Prince-Édouard est la région de l'île la plus défavorisée sur le plan économique. Au cours des dernières décennies, l'activité économique a baissé alors que le taux de chômage a augmenté à cause de la pénurie de poissons de fond et du déclin de l'industrie du tabac qui était autrefois prospère. Néanmoins il y a quand même eu plusieurs aspects positifs.

La région a un grand potentiel de croissance économique. Au cours des dernières années, les superficies consacrées à la culture de la pomme de terre ont fortement augmenté, l'industrie du bleuets a connu un nouvel essor, le East Isle Shipyard a été revitalisé et un terrain de golf de classe mondiale, Crowbush, a été aménagé.

En outre, on a renforcé l'infrastructure nécessaire à la création d'une économie vigoureuse en construisant une vaste installation d'entreposage des pommes de terre, en améliorant les réseaux de transport, notamment le système de traversier de Wood Islands et la principale autoroute provinciale de la région. De plus, on étudie un projet d'aménagement d'un parc alimentaire de 20 millions de dollars pour Souris.

Tous ces facteurs indiquent que nous aurons davantage besoin des installations portuaires; c'est pourquoi, elles doivent faire partie intégrante de notre développement futur.

En plus d'une infrastructure améliorée, l'est de l'Île-du-Prince-Édouard se distingue par la pêche au homard et par la culture de la moule bleue, toutes deux bien installées et stables. Les principaux atouts de la région sont probablement ses ports, son territoire sous-utilisé, sa beauté naturelle et sa main-d'œuvre qualifiée. Ensemble, ces facteurs constituent le meilleur potentiel pour le développement économique de la région.

Depuis le début du XVIII^e siècle, on reconnaît que les ports de Souris et de Georgetown sont des éléments essentiels sur lesquels s'appuie la région et pour l'île entière. Aujourd'hui, ces ports offrent des installations à usages multiples à l'industrie du transport maritime. Dans le passé, ils ont répondu à des besoins aussi divers que ceux des usines de transformation du poisson, des flottilles de chalutiers, des entreprises de transport terrestre, de l'entreposage à court terme, de la pêche côtière et, dans le cas de Souris, du service de traversier interprovincial.

M. MacPherson: L'Île-du-Prince-Édouard, et surtout la région de l'est, dépend lourdement des secteurs des ressources primaires comme l'agriculture, la pêche et, dans une certaine mesure, les forêts, comme principales sources de revenu. Ces secteurs sont le moteur de la croissance économique et sont essentiels pour le développement futur de cette région de la province.

[Text]

The two principal ports we're referring to in the region are Georgetown and Souris. The port of Georgetown is probably one of the finest deep-water ports in Atlantic Canada. East Isle Shipyard constructs and overhauls ships and relies heavily on the port facility. Georgetown Timber, a thriving and growing business, also depends upon access to the port for transportation of wood products both in and out of the province.

A new wharf was constructed within the last 10 years, and the current value of the fixed asset is estimated to be in the vicinity of about \$15 million. In 1994-95 a total of 99 vessels used the port facilities. These ships were there to load or unload potatoes, wood products, gravel and other commodities. The presence of the port facilities is strategically important to the people of the region in terms of providing employment opportunities and a cost-effective means of transportation for essential products and commodities.

In 1992, as some of you are undoubtedly aware, the town of Souris was devastated by a fire at Usen Fisheries, the only groundfish processing plant on Prince Edward Island.

The Souris port is also home to the Prince Edward Island end of the Magdalen Islands ferry service, which operates 10 months of the year, providing a vital link between the province of Quebec and Prince Edward Island. This activity has resulted in a tremendous economic spin-off for the eastern region, particularly Souris.

With the addition of the fixed link when it comes on stream, I think there will be a substantial increase in these tourism visitations to the Magdalens via Souris. There is a current annual average of 60,000 passengers. This is likely to increase to more than 80,000 per year by the year 2000. So the maintenance of this transportation link is essential to any future development in the area.

Mr. Roche: The adoption of a user-pay system for such services as ice-breaking will have a significant impact on the viability of all Atlantic ports. The ports of Georgetown and Souris would be in an advantageous position due to long periods of being ice-free. It is very realistic to assume these ports would benefit through increased annual tonnage.

The importance to the fishery cannot be overstated. The port offers the only logical location in Prince Edward Island for capitalizing on this industry when the groundfish stocks rebound in the next five to ten years, as scientists predict. The crab, lobster and aquaculture industries are of strategic importance to Souris. Many people are dependent on or benefit from this industry in some way.

The fabric and history of this region of the province have been based on accessibility to ports with adequate facilities for ocean-going vessels to load or unload raw or processed products. The future economic growth of eastern Prince Edward Island is equally dependent on continued access to these ports.

[Translation]

Les deux principaux ports de la région sont ceux de Georgetown et de Souris. Le port de Georgetown est probablement l'un des meilleurs ports en eau profonde de la région de l'Atlantique. East Isle Shipyard construit et répare des navires et dépend considérablement de l'installation portuaire. Georgetown Timber, une entreprise prospère en pleine croissance, dépend également de l'accès au port pour transporter ses produits ligneux à l'intérieur et à l'extérieur de la province.

Un nouveau quai a été construit au cours des 10 dernières années et la valeur actuelle des immobilisations est estimée à environ 15 millions de dollars. En 1994-1995, 99 navires ont utilisé les installations portuaires. Ces navires ont chargé ou déchargé des pommes de terre, des produits ligneux, du gravier et d'autres marchandises. Les installations portuaires sont d'une importance stratégique pour les habitants de la région puisqu'elles leur offrent des possibilités d'emploi et un moyen de transport efficace et financièrement avantageux pour leurs produits et marchandises essentiels.

En 1992, comme certains d'entre vous le savent sans doute, la ville de Souris a été dévastée par l'incendie de la Usen Fisheries, la seule usine de transformation du poisson de fond de l'Île-du-Prince-Édouard.

Le port de Souris est également la gare du service ferroviaire qui relie l'Île-du-Prince-Édouard et les Îles-de-la-Madeleine pendant 10 mois de l'année et qui assure un lien vital entre le Québec et l'Île-du-Prince-Édouard. Cette activité a eu d'immenses retombées économiques sur la région de l'Est, particulièrement Souris.

Lorsque la construction du pont sera terminée, je pense qu'on vivra une forte augmentation du nombre des touristes qui passeront pas Souris pour se rendre aux Îles-de-la-Madeleine. À l'heure actuelle, il y a en moyenne 60 000 passagers par an. Ce nombre pourrait dépasser 80 000 par an d'ici l'an 2000. L'entretien de ce réseau de transport est donc essentiel pour le développement futur de cette région.

M. Roche: L'adoption d'un système de financement par l'utilisateur pour des services de brise-glace, par exemple, aura un effet important sur la viabilité de tous les ports de l'Atlantique. Les ports de Georgetown et de Souris seraient dans une position avantageuse, puisque leurs eaux sont libres de glace pendant de longues périodes. Il est tout à fait réaliste de supposer qu'ils accuseront une augmentation du tonnage annuel.

On ne pourrait exagérer l'importance des pêches. Ce port est le seul endroit à l'Île-du-Prince-Édouard où l'on pourra logiquement exploiter cette industrie lorsque les stocks de poisson de fond se rétabliront au cours des cinq à dix prochaines années, si nous en croyons les scientifiques. La pêche au crabe et au homard ainsi que l'aquaculture sont d'une importance stratégique pour Souris. De nombreuses personnes dépendent de cette industrie ou en profitent d'une façon ou d'une autre.

L'histoire et le tissu social de cette région de la province ont toujours été étroitement associés à l'accès à des ports dotés d'installations de chargement et de déchargement de produits bruts ou transformés pour des navires de haute mer. La croissance économique et future de l'est de l'Île-du-Prince-Édouard dépend tout autant de l'accès permanent à ces ports.

[Texte]

[Traduction]

Four months ago, firms Deloitte and Touche and MacIsaac Younker Roche were commissioned to develop a five-year economic development strategy for eastern Prince Edward Island. We have interviewed numerous individuals representing government, economic development organizations, the private sector, communities, entrepreneurs and potential entrepreneurs. A recurring theme emerged in these consultations that the ports must play a vital role in any future economic development in the region.

Il y a quatre mois, les cabinets Deloitte et Touche, et MacIsaac Younker Roche ont été chargés de mettre au point une stratégie de développement économique s'étendant sur cinq ans pour l'est de l'île. Nous avons interrogé de nombreux représentants du gouvernement, d'organismes de développement économique, du secteur privé, de collectivités, ainsi que des entrepreneurs ou des entrepreneurs potentiels. De ces consultations, il est ressorti que les ports ont un rôle vital à jouer dans le développement économique futur de la région.

Mr. MacPherson: Having said all that, there is a widespread recognition that the federal government's financial resources are taxed to the limit. Minister Martin's budget speech of February 27 outlined the future directions for the country. Fiscal restraint, cost reductions and operating efficiencies are essential.

M. MacPherson: Mais cela dit, on reconnaît généralement que les ressources financières du gouvernement fédéral sont déjà épuisées au maximum. L'exposé budgétaire du ministre Martin, le 27 février dernier, montrait bien les nouvelles orientations que prend notre pays. Les restrictions budgétaires, les réductions de coûts et l'efficacité sont essentielles.

We believe it is important during these tough economic times, however, that the government not lose sight of the fact that these two ports are essential to people in this region of the country. Unemployment levels are at an all-time high. Up to an estimated 40% of the workforce in eastern P.E.I. is without work. Closure of or withdrawal from these ports would impede the implementation of the strategic economic development initiatives in this region of the province and increase reliance on unemployment insurance and welfare.

Dans ces temps économiquement difficiles, il importe, à notre avis, que le gouvernement n'oublie pas que ces deux ports sont essentiels pour les gens de cette région du pays. Le chômage a atteint des niveaux inégalés. On estime que jusqu'à 40 p. 100 de la main-d'oeuvre de l'est de l'île est désœuvrée. La fermeture ou l'élimination de ces ports nuirait à la mise en oeuvre de mesures de développement économique stratégique dans cette région de la province et accroîtrait notre dépendance envers l'assurance-chômage et l'aide sociale.

In recognition of the importance of these facilities to P.E.I., it's no surprise that we would like to see the status quo maintained. But we've also come to realize that this is a time when options must be put forward to government if all Canadians are to contribute to reducing the overall federal deficit. We believe there is an opportunity here to accomplish both objectives—reducing costs to government while maintaining the necessary critical economic infrastructure of our communities.

Étant donné l'importance de ces installations pour l'Île-du-Prince-Édouard, il n'est pas étonnant que nous voulions conserver le statu quo. Force nous est cependant de constater que nous devons offrir des solutions au gouvernement, si tous les Canadiens doivent contribuer à réduire le déficit global fédéral. Nous pensons avoir ici l'occasion d'atteindre ces deux objectifs: réduire les dépenses gouvernementales tout en conservant l'infrastructure économique vitale de nos collectivités.

We recognize the need to be innovative in our collective approach to these budgetary issues. The people of eastern P.E.I. have shown these innovative capabilities and skills and want to put forward options to Transport Canada with regard to a plan for reducing the operating costs to government while maintaining the essential transportation infrastructure required.

Nous reconnaissons qu'il faut faire preuve d'innovation dans l'approche collective à ces problèmes budgétaires. Les habitants de l'est de l'Île-du-Prince-Édouard ont prouvé leur capacité et leur aptitude à innover et veulent présenter à Transports Canada des solutions visant à réduire les frais de fonctionnement du gouvernement, tout en conservant les infrastructures de transport essentielles.

This region of the country shows excellent potential as an area to have the users in the business community work together to put forward options for a pilot project that would contribute to government efforts of budget reduction but also have a local authority prioritize future financial expenditures for the area. This pilot project could, in the future, provide a model for ports facing the similar situation in other regions of the country.

Cette région du pays offre un excellent potentiel pour que les usagers du secteur privé collaborent à la présentation de solutions dans le cadre d'un projet pilote qui contribuerait aux efforts du gouvernement en vue de réduire ses dépenses et permettrait aux autorités locales de donner un ordre de priorité aux dépenses futures de la région. Ce projet pilote pourrait, à l'avenir, servir de modèle pour des ports se trouvant dans la même situation, ailleurs au pays.

Mr. Roche: The pilot project, for example, could use a regional economic development corporation formed by September 30, 1995, to operate the two ports of Souris and Georgetown on a management contract basis for two years. A separate ports committee reporting to the development corporation could be established to include members from the users community. This bottom-up approach would permit those most affected to decide on the operational priority of the two ports. Specific market niches could be developed during that period to expand upon the usage and the corresponding development surrounding the facilities.

M. Roche: Ainsi, dans le cadre de ce projet pilote, on pourrait former, d'ici le 30 septembre 1995, une société de développement économique régional qui administrerait les deux ports de Souris et de Georgetown, en vertu d'un contrat de deux ans. Un comité des ports relevant de la Société de développement serait mis sur pied et compterait des usagers parmi ses membres. Grâce à cette structure de pyramide inversée, les principaux intéressés décideraient des priorités d'exploitation des deux ports. On pourrait aussi ouvrir des créneaux de marché pour augmenter l'utilisation des ports et encourager le développement des installations et de leurs environs.

[Text]

During this period, it is conceivable that the operational funding could be reduced, for example, from 75% in year one to 50% in year two. If successful, the proponents could negotiate with Transport Canada for a long-term management contract. It is critical during this process that no additional financial burden be placed upon the provincial government. We believe the private sector can operate these facilities more cost-effectively than government through a reduction in overhead and hidden costs, such as head office and regional operations, not directly costed to these ports.

For example, could port storage facilities be converted to some other use to ensure year-end usage and maximum revenue generation? Privatization of the port storage buildings could be considered to determine whether or not the private sector will be prepared to take over and operate as a business entity. It is time to look at all options, including those proposed by the community as a whole.

Some form of ongoing capital assistance would be required. For example, a one-time trust fund could be established or a ports committee or authority could prioritize capital expenditures.

In summary, we want to leave you with several clear notions. We are speaking for the two eastern P.E.I. ports today, which we feel must be maintained if this economic development strategy we are developing for the next five years is to be implemented. These ports are critical in what will definitely be a growth area for Prince Edward Island. We do recognize that budgetary restraint is a reality and costs must be reduced.

Closure of Souris and/or Georgetown is not an option. A workable option, however, would be to follow the direction provided in this presentation. It will serve both government needs and the needs of the region. We are available and open to address these issues and present more formal, detailed options to you.

We sincerely appreciate the opportunity to come here today and present our views. Thank you.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much for your submission. We appreciate the thought you put into it and the presentation to us.

I think it's on page 11 where you mention how the users in business communities should be working together to put forward the options, etc. It's like you heard the interventions of the last three witnesses, ran out, and redid your brief. It's enlightening to see how you've thought of that process and made that presentation to this committee. We appreciate it.

Just as an aside, I may have missed it, but did you address whether an option is there for cost recovery on dredging or ice breaking?

[Translation]

Durant cette période, on peut concevoir que le budget d'exploitation pourra être réduit à 75 p. 100 la première année et à 50 p. 100, la deuxième. Si l'expérience est couronnée de succès, on pourra négocier un contrat de gestion à long terme avec Transports Canada. Entre-temps, il est impératif qu'aucun fardeau financier supplémentaire ne soit imposé au gouvernement provincial. Nous estimons que le secteur privé peut administrer ces installations plus efficacement que le gouvernement grâce à la réduction des frais généraux et des coûts cachés, comme ceux qui ont trait aux bureaux principal et régional et qui ne se rapportent pas directement aux ports.

Par exemple, les installations d'entreposage du port pourraient-elles servir à d'autres fins, à l'année longue, pour optimiser les revenus? La privatisation des entrepôts du port pourrait être envisagée pour déterminer si le secteur privé est prêt ou non à s'en occuper et à les exploiter comme une entreprise distincte. Il est temps d'envisager toutes les solutions possibles, y compris celles que propose la collectivité.

• 1430

Il faudrait une forme d'aide financière continue. Par exemple, on pourrait instituer un fonds de fiducie à versement unique, ou demander au comité ou à l'administration des ports de fixer des priorités pour les immobilisations.

En résumé, nous voulons vous transmettre quelques notions claires. Nous parlons aujourd'hui des deux ports de l'Île-du-Prince-Édouard qui doivent, à notre avis, être conservés, afin que soit possible la mise en oeuvre de la stratégie de développement économique que nous avons mise au point pour les cinq prochaines années. Ces ports sont vitaux pour cette région de l'Île-du-Prince-Édouard qui va certainement connaître une croissance dans les années à venir. Nous reconnaissons que les restrictions budgétaires sont bien réelles et qu'il faut réduire les coûts.

La fermeture des ports de Souris ou de Georgetown n'est pas une solution. Il serait toutefois faisable d'adopter la solution que nous venons de vous fournir. Elle répondrait aux besoins du gouvernement et de la région. Nous sommes prêts à vous parler davantage de ces questions et, au besoin, à vous présenter nos solutions d'une manière plus détaillée.

Nous vous remercions sincèrement de l'occasion que nous avons de comparaître devant vous aujourd'hui pour vous présenter notre point de vue. Merci.

Le président: Messieurs, merci beaucoup pour cet exposé. Nous vous savons gré de votre réflexion et de votre présentation.

C'est à la page 11, je crois, que vous parlez d'une collaboration des usagers du secteur privé pour la mise en oeuvre de solutions. C'est comme si vous aviez entendu les trois témoins précédents et que vous aviez réécrit votre mémoire en fonction de leurs propos. Je me réjouis de voir que vous avez réfléchi à ce processus et que vous l'avez exposé au comité. Nous vous en remercions.

En passant, je ne vous ai peut-être pas compris, mais avez-vous parlé de la possibilité de recouvrer les coûts de dragage ou de déglacage?

[Texte]

[Traduction]

Mr. MacPherson: We had mentioned that as a possible cost recovery, yes. Our understanding is that user fees will be the rule of the day and of ice-breaking activities in the future. Particularly the port of Georgetown has a clear advantage over many ports in the region in that it is ice-free for most of the year.

The Chairman: Thank you, gentlemen.

Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Three years ago I went to Souris and I took the ferry to the Magdalen Islands. I was very impressed by the port of Souris and when we were on the Island of Magdalen we realized that a lot of commodities come from Prince Edward Island. Maybe you can give to our clerk the data about how much goods Magdalen Islands buys from Prince Edward Island. Do you have the data or must you collect it? You understood my question?

Mr. MacPherson: The short answer is no, we don't have the data with us but the complete response is yes, we can certainly get it for you. I don't think that would be difficult at all. In fact I may have it here somewhere in the reams of this volume and haven't run across it yet.

The only numbers we have presented in our report were the actual person traffic to the Island. But you're quite correct; there's a large amount of freight moves between Prince Edward Island and the Magdalen Islands. I think it's a trading pattern that's been established for many, many years and it would be harmful to both the Magdalen Islands and Prince Edward Island to see that disrupted in any material way.

Mr. Guimond: For a person from Quebec City like me it will be more easy by car because we cut the ferry.

You mentioned 80,000 tourists or passengers by the year 2000. What are the projections? Do you have some data for 2005 and 2010?

• 1435

Mr. Roche: Yes, we have data on the tourist visitations in 1994 and we have projections as well, which we're doing as part of our economic development strategy right now for the region. It will clearly show, for example with the introduction of the fixed link, how we feel. The traffic will be up by 20% with the introduction of the fixed link alone.

Also, in our strategy it is integral that we want Prince Edward Island to be a more hospitable site for people who are coming. They can stop in Souris and make that part of their visit as well. We realize there's a significant economic benefit that can be achieved by having people stop in Souris during their visit to the Magdalen Islands. The increase in traffic will definitely make the economic spin-off for the area even greater than what it is now.

Mr. Guimond: There will be a new ferry, too, replacing the *Lucy Maud Montgomery*. The Quebec government plans to put a new ferry there.

Mr. Roche: Yes, in the Magdalen Islands.

Mr. Guimond: You know that?

M. MacPherson: Nous avons dit qu'on pouvait en recouvrer les coûts, en effet. À notre connaissance et à l'avenir, le financement par les usagers sera de règle partout, notamment pour le déglacage. À ce sujet, le port de Georgetown est avantagé par rapport à bien d'autres ports de la région puisqu'il est libre de glace presque toute l'année.

Le président: Merci, messieurs.

Monsieur Guimond.

M. Guimond: Il y a trois ans, je suis allé à Souris et j'ai pris le traversier jusqu'aux Îles-de-la-Madeleine. J'ai été très impressionné par le port de Souris. Aux Îles-de-la-Madeleine, nous avons constaté que beaucoup de produits provenaient de l'Île-du-Prince-Édouard. Vous pourriez peut-être fournir au greffier des données sur la quantité de produits que les Îles-de-la-Madeleine achètent à l'Île-du-Prince-Édouard. Avez-vous ces données ou devez-vous les chercher? Avez-vous compris ma question?

M. MacPherson: Non, nous n'avons pas les données sous la main, mais nous pouvons certainement vous les fournir. Ce ne sera pas difficile. D'ailleurs, je les ai peut-être ici, dans ce volume; je ne les ai pas vues encore.

Les seuls chiffres que nous avons fournis dans notre rapport concernent le transport des passagers vers l'île. Mais vous avez raison: il y a beaucoup de marchandises qui vont de l'Île-du-Prince-Édouard aux Îles-de-la-Madeleine. C'est un commerce qui existe depuis de très, très nombreuses années et une interruption importante nuirait certainement tant aux Îles-de-la-Madeleine qu'à l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Guimond: Comme je viens de Québec, il sera plus facile pour moi de me rendre à l'Île-du-Prince-Édouard en voiture, si le traversier est supprimé.

Vous prévoyez 80 000 touristes ou passagers pour l'an 2000. Quelles sont les projections pour les années 2005 et 2010? Avez-vous des chiffres?

M. Roche: Oui, nous avons les chiffres sur le tourisme en 1994, en plus de projections. Nous les avons établis dans le cadre de notre stratégie de développement économique de la région. On y montre clairement, par exemple, l'effet qu'aura à notre avis la construction du lien fixe. À cause de ce seul facteur, on prévoit une augmentation de 20 p. 100 du trafic.

Dans notre stratégie, il est essentiel que l'Île-du-Prince-Édouard devienne plus accueillante pour les visiteurs. Ils pourront s'arrêter à Souris, dans le cadre de leur visite. Nous savons les avantages économiques considérables qui découleraient du fait qu'en route vers les Îles de la Madeleine, les touristes s'arrêtent à Souris. L'augmentation de trafic va certainement augmenter les retombées économiques pour notre région.

M. Guimond: En plus, un nouveau traversier remplacera le *Lucy Maud Montgomery*. Le gouvernement du Québec prévoit la mise en service d'un nouveau traversier.

M. Roche: Oui, pour les Îles de la Madeleine.

M. Guimond: Vous êtes au courant?

[Text]

Mr. Roche: Yes.

Everything points towards high potential and growth for both the Magdalens and eastern P.E.I. with respect to the ferry service there. It's extremely important that it is maintained and improved as a key link between the two provinces.

Mr. Guimond: Thank you.

The Chairman: Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Thank you, gentlemen, for that excellent brief.

Both of you are involved in corporations that deal with fundamental bottom lines. I'm a little amazed that there really isn't a bottom line here. We want to do more studies and carry on the investigative process.

Let me ask a couple of questions. We have a sawmill at Souris, the only wood producer on the island. Is that correct?

Mr. Roche: Georgetown.

Mr. Comuzzi: Oh, Georgetown. And it makes dimensional lumber, is that correct? It doesn't produce any pulp or paper.

Mr. MacPherson: No.

Mr. Comuzzi: It has a fairly good wood supply. I was asking this question earlier this morning: what do you do with the residue of the trees? I checked on your shipments out of your ports, and you don't ship your chips anywhere. Don't you think that's a terrible waste? After you make a two-by-four or a two-by-six, what do you do with the residue of the tree? There's a lot of tree left over. You've used about half a tree.

Mr. Roche: The company in question is being very innovative. In fact they've recently made several presentations to the regional area's chamber of commerce. They're planning to add several value-added-type projects to their process now. Wood chips are being used as a form of heat for, for example, the hospital, which is in close proximity to the timber yard.

Mr. Comuzzi: Isn't that expensive, though? That's an expensive type of fuel. Wood chips sell for somewhere around \$100 a tonne to people who produce kraft or newsprint. To use wood chips rather than the bark of a tree to generate power is not a wise use of a resource.

In her province—

Mrs. Terrana: Don't touch our trees.

Mr. Comuzzi: In her province, there isn't a tree that's cut today that doesn't first go through a sawmill. Every piece of residue on that tree is used, and they have a lot of trees out in British Columbia.

The hog fuel isn't used for fuel and the chips aren't used to produce pulp and paper. It is almost a crime to put a tree—a valuable resource—through that without utilizing the maximum amount. I don't see that as part of your project. I don't see that as part of an ongoing business that has—

The Chairman: To be fair, Joe, they came here to be asked about the marine segment.

[Translation]

M. Roche: Oui.

Tout semble indiquer une croissance forte et un excellent potentiel pour les îles de la Madeleine et l'est de l'Île-du-Prince-Édouard, grâce au service de traversier. Il est extrêmement important de conserver et d'améliorer ce lien essentiel entre les deux provinces.

M. Guimond: Merci.

Le président: Monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Merci, messieurs, pour cet excellent mémoire.

Vous travaillez tous deux pour des sociétés qui s'occupent de bilans financiers. Je suis un peu étonné de ne pas voir ici davantage de données budgétaires. Nous devons faire davantage d'études et continuer notre enquête.

Permettez-moi de poser quelques questions. La scierie de Souris est le seul producteur de bois de l'Île, n'est-ce pas?

M. Roche: À Georgetown.

M. Comuzzi: Oh, à Georgetown. On y fait du bois de dimensions courantes, n'est-ce pas? On n'y produit pas de pâte et papier.

M. MacPherson: Non.

M. Comuzzi: Il y a un assez bon approvisionnement en bois. J'ai posé cette question plus tôt ce matin: que faites-vous avec les déchets de la scierie? J'ai vérifié les cargaisons des navires qui sortent du port et je ne vois pas d'expédition de copeaux. Ne pensez-vous pas que c'est un gaspillage éhonté? Quand vous avez coupé vos deux-par-quatre et vos deux-par-six, que faites-vous avec les restes de l'arbre? Il reste beaucoup de bois; vous n'avez utilisé que la moitié de l'arbre.

M. Roche: L'entreprise en question est très innovatrice. D'ailleurs, elle a récemment fait l'objet d'un exposé devant la Chambre de commerce régionale. On prévoit l'ajout de projets de valeur ajoutée aux processus actuels. Les copeaux de bois sont utilisés comme combustible, par exemple, pour l'hôpital qui est à proximité de la scierie.

M. Comuzzi: Mais n'est-ce pas coûteux? C'est un combustible très cher. Les copeaux de bois se vendent 100\$ la tonne aux producteurs de papier kraft et de papier journal. La combustion de copeaux de bois plutôt que d'écorce n'est pas une sage utilisation de la ressource.

Dans sa province. . .

Mme Terrana: Ne touchez pas à nos arbres.

M. Comuzzi: Dans sa province, tous les arbres coupés passent d'abord par la scierie. L'arbre est utilisé au complet et vous savez qu'il y a beaucoup d'arbres en Colombie-Britannique.

Les copeaux à brûler ne servent pas de combustible et les copeaux de bois ne sont pas utilisés pour la production de pâte et papier. C'est presque un crime de ne pas utiliser au maximum cette ressource précieuse qu'est un arbre. Je ne vois rien à ce sujet dans votre projet. Je ne vois rien non plus à ce sujet chez une entreprise actuelle qui. . .

Le président: Franchement, Joe, ils sont venus ici nous parler de questions maritimes.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Comuzzi: But the question is if we want to enhance the use of the port and get more product shipped off the island, why wouldn't we be doing things like that? Why wouldn't something like that be shown up?

M. Comuzzi: Mais si nous voulons augmenter l'utilisation du port et envoyer davantage de produits hors de l'île, pourquoi ne pas faire des choses comme celles-là? Pourquoi est-ce qu'on ne trouve pas ici quelque chose comme ça?

• 1440

Mr. MacPherson: I think the short answer is that they are. I'm informed that they do ship wood chips to the Abercrombie plant in Nova Scotia. Second, I agree that using wood chips as fuel could be expensive, but if that were the only alternative, it's okay. It's a question they are in the process of addressing. They are looking at developing value-added products from those chips for export.

M. MacPherson: En fait, ça existe. On me dit qu'on envoie des copeaux de bois à l'usine Abercrombie, en Nouvelle-Écosse. Deuxièmement, je reconnais que les copeaux de bois sont un combustible coûteux, mais si c'est la seule solution, tant pis. C'est une question actuellement à l'étude. Ils songent à mettre au point, à partir de ces copeaux, des produits d'exportation à valeur ajoutée.

Mr. Comuzzi: What is obvious as we go through these provinces is that we have to develop a plan to enhance small business. There are other ways that we can assist small business that eventually will trickle down and make sure the ports we're talking about today have some viability and are not being maintained by government funding. Maybe that wasn't the theme of your report, but I think that's where we have to begin.

M. Comuzzi: En visitant les provinces, il devient évident que nous devons créer un programme d'encouragement aux petites entreprises. Il y a d'autres façons d'aider les petites entreprises. Cela pourrait faire boule de neige, assurer la viabilité des ports et éviter qu'ils dépendent des fonds gouvernementaux. Ce n'était peut-être pas l'intention de votre rapport, mais je pense que c'est là que nous devons commencer.

Mr. MacPherson: I disagree with you. I think that is the theme of our report—that the government assist in a transition that would see these ports fall to a local authority at a reduced cost to government, so that the local authority can best fit, equip and prioritize the needs of the port to suit its business community and enhance development in that way.

M. MacPherson: Je ne suis pas d'accord. Je pense que c'est bien ce que nous disions dans notre rapport: le gouvernement doit nous aider pendant la transition, en attendant que l'administration locale s'occupe des ports. Alors, cela coûtera moins cher au gouvernement et l'administration locale pourra fixer les priorités du port, selon les besoins de l'entreprise, l'équiper et en assurer un bon développement.

Mr. Comuzzi: Mr. MacPherson, you're talking about putting the cart before the horse. You're saying keep our ports together, keep Souris and Georgetown together, we can't afford to lose them because some projects down the road will make these very important.

M. Comuzzi: Mais, monsieur MacPherson, vous mettez la charrue devant les boeufs! Vous dites qu'il faut garder les ports, le port de Souris et celui de Georgetown, que vous ne pouvez vous permettre de les perdre parce que, plus tard, certains projets les rendront très importants.

In your position as bottom-line producers of economic situations, perhaps we should be looking at the means to produce the goods so that those ports will become viable ports. We have the cart before the horse. We have to look at what we can do besides shipping out lobster and potatoes.

Vous qui vous occupez tous les jours d'états financiers, ne pensez-vous pas qu'il faudrait d'abord songer aux moyens de production qui rendront ces ports viables? Vous avez mis la charrue devant les boeufs. Il faut penser à d'autres produits à exporter, en plus du homard et de la pomme de terre.

Mr. MacPherson: That's precisely our mission in terms of developing a five-year economic development strategy. The problem is that we haven't completed that mandate and haven't released our report yet. The idea and the thrust of this is to make better use of the resources that are there and to minimize the burden on government in terms of supporting this region with transfer payments, unemployment insurance payments and welfare payments.

M. MacPherson: C'était précisément notre mission dans le cadre de la stratégie quinquennale de développement économique. Le problème, c'est que nous n'avons pas encore terminé et que nous n'avons pas encore présenté notre rapport. Notre objectif est de mieux utiliser les ressources existantes et de réduire au minimum le fardeau que représentent pour le gouvernement les paiements de transfert, l'assurance-chômage et l'aide sociale pour cette région.

We see this type of thing as heading in the right direction. On the other hand, I don't see closure as a solution to anything.

Nous pensons que c'est un pas dans la bonne direction. En revanche, la fermeture des ports ne solutionnera rien.

Mr. Comuzzi: I'm not saying that. I am saying that maybe we should be putting the emphasis on what we can produce—I don't see that in your report—rather than keeping the facilities open over a five-year period in the hope that we'll get out and start to produce.

M. Comuzzi: Ce n'est pas ce que je dis. Je dis qu'il faut penser davantage à ce que nous pouvons produire qu'au maintien des installations pendant cinq ans, en espérant trouver un produit. Votre rapport est muet à ce sujet.

Mr. Roche: Perhaps we could forward you a copy of our economic development strategy when it's done. That will show you our plan for economic development.

M. Roche: Nous pourrions peut-être vous envoyer un exemplaire de notre stratégie de développement économique, quand elle sera terminée. Vous y verrez notre programme de développement économique.

[Text]

Mr. MacPherson: It's not an oversight. It's a function of lack of time and not being able to address everything in this report.

The Chairman: We look forward to that. You can send that material right to our clerk and it will be disseminated.

Mr. Hubbard: We spend a lot of time talking about ice breaking, and we're in an area that has lots of unemployment. I think when the federal government subsidizes one area in terms of ice-breaking, it penalizes another.

When we talk about spending \$100 million on ice breaking in this country, we find that ports like yours are at a serious disadvantage because of government policies. I hope that when we look at this over the long run, we will look at the national good and the good of some of these regions that are being penalized as a result of national policies.

Mrs. Terrana: Good afternoon. You've done some research and you have come up with some suggestions.

I keep hearing that these four ports are so important, but you are only talking about Georgetown and Souris. What happens to Charlottetown and Summerside? Are they going to be put aside while this pilot project goes on? What's going to happen?

• 1445

Mr. MacPherson: No, I wouldn't suggest that. We're not speaking for them, although I would perhaps suggest that there is some recognition there that things can't go on the way they are. I think the thing that has to be understood is it is really easy to look at the numbers and see that the revenues, particularly in the case of Souris, are nowhere near the costs. On the other hand, the presence of those ports and the ability to ship from them are the bedrock and the underpinnings of what fragile economy there is there. If you pull them out abruptly or close them off abruptly, any chance of recovery in the area is doomed.

What we're saying, Madam, is there is a middle ground where there is an opportunity for government to substantially reduce costs while on the other hand still being in a position to aid the economic development of the region and not put any more pressure on unemployment insurance rolls or welfare rolls.

Mrs. Terrana: Fair enough, but it seems to me that you come from a particular reality. It's such a small island and it's still very parochial. Everybody seems to think of his own corner. I know you are talking only for that area of Prince Edward Island, but what about getting together with the rest of the island and doing instead an impact study? Do a pilot project that includes all of the island and not just a portion of the island, because that could be to the detriment of the rest.

Plus, the fixed link is going to be by Summerside and you're telling me that the roads there are very bad. So how do you get all this movement going on, especially in winter when you cannot use the waterways very much? So how about getting together with the other side of the island and meeting. You could say here we are, we are all Prince Edward Island residents, why don't we get together and have a pilot project and see what we want? I understand the feeling, but. . .

[Translation]

M. MacPherson: Ce n'est pas une omission. Nous avons manqué de temps et nous ne pouvions pas traiter tous les sujets dans ce mémoire.

Le président: Nous comptons sur votre rapport. Envoyez-le à notre greffier qui nous le distribuera.

M. Hubbard: Nous consacrons beaucoup de temps au déglacage, dans une région qui compte beaucoup de chômeurs. À mon avis, lorsque le gouvernement fédéral subventionne le déglacage dans une région, il en pénalise une autre.

Quand on consacre 100 millions de dollars au déglacage au Canada, il faut se rendre compte que des ports comme le vôtre sont gravement désavantagés par les politiques gouvernementales. J'espère qu'en bout de ligne, notre étude de cette question prendra en compte l'intérêt national et l'intérêt de ces régions qui sont pénalisées par des politiques nationales.

Mme Terrana: Bon après-midi. Vous avez fait des recherches et avez présenté des suggestions.

On nous dit souvent que ces quatre ports sont extrêmement importants. Or, vous ne parlez que de Georgetown et de Souris. Que se passe-t-il à Charlottetown et à Summerside? Seront-ils laissés de côté pendant qu'est mené ce projet pilote? Qu'est-ce qui leur arrivera?

M. MacPherson: Non, ce n'est pas ce que nous disons. Nous ne parlons pas en leur nom bien qu'à mon avis, on reconnaît que les choses ne peuvent pas continuer comme ça. Il suffit de regarder les chiffres pour comprendre que les recettes, surtout dans le cas de Souris, sont nettement inférieures aux coûts. En revanche, l'existence de ces ports et la possibilité d'expédier des produits à partir de là sont les fondements mêmes de l'économie fragile de la région. Si vous les fermez brusquement, la région ne connaîtra certainement pas de relance.

Ce que nous disons, madame, c'est qu'il y a un juste milieu: le gouvernement peut substantiellement réduire ses coûts tout en restant en mesure d'aider au développement économique de la région sans pour autant augmenter ses coûts d'assurance-chômage et d'aide sociale.

Mme Terrana: Très bien, mais il me semble que vous vivez dans une situation bien particulière. Cette île est si petite et pourtant, quel esprit de clocher. Chacun semble penser uniquement à son petit patelin. Je sais que vous ne parlez que de cette région de l'Île-du-Prince-Édouard, mais pourquoi n'y a-t-il pas davantage de concertation avec le reste de l'île, pour faire une étude d'impact? Faites un projet pilote pour toute l'île et non seulement une partie de l'île; autrement, ce sera au détriment du reste.

De plus, il y aura un lien fixe avec la région de Summerside et vous me dites que dans ce coin, les routes sont en très mauvais état. Comment circulera-t-on alors, surtout en hiver, quand on ne peut pas vraiment utiliser les cours d'eau? Pourquoi ne pas rencontrer les gens de l'autre bout de l'île? Vous habitez tous l'Île-du-Prince-Édouard. Pourquoi ne pas vous rencontrer, mettre en marche un projet pilote et voir ce que vous voulez? Je comprends ce qui se passe, mais. . .

[Texte]

In British Columbia we're isolated, but of course the distances there are much greater. But I think that here you should be much closer to each other. You should not duplicate things and you should make sure that everywhere in the province there is some good instead of just having some good on one side and not on the other.

Mr. MacPherson: I don't disagree with you. It is just that I can't speak for Charlottetown or Summerside. We were looking at our own microcosm there and saying that's the way to deal with the situation of Georgetown and Souris. Perhaps the idea is expandable—

Mrs. Terrana: Did you talk to them? Did you try to—

Mr. MacPherson: No.

Mrs. Terrana: —give them a hand and say here we are, we would like to work with you guys?

Mr. MacPherson: We didn't realize we were going to have this much—

Mrs. Terrana: But you are the people who can do this, because you are the people who have an idea of what the debt is, the deficit is, what the difference is between the two, what the amounts are, if anybody does. Chartered accountants are. . . Thank you very much, anyway.

The Chairman: Thank you, gentlemen. We do appreciate your submission and especially the direction you've taken toward the user-pay concept, etc. We appreciate everything you've submitted to this committee and the questions you've answered for us today. Thank you.

Mr. Roche: Thank you.

The Chairman: Colleagues, this brings to a close our hearings in P.E.I. I want to thank all those who took the time to make a submission to the House of Commons Standing Committee on Transport. Your contributions are important and have given us a greater insight into the needs and importance of your ports and the role they play in the P.E.I. economy. We thank you.

Colleagues, these hearings resume in Halifax tomorrow morning at 8 a.m. Thank you.

[Traduction]

En Colombie-Britannique, nous sommes isolés et les distances sont bien plus grandes. Ici, vous devriez être plus proches les uns des autres. Il ne devrait pas y avoir de chevauchement et vous devriez vous assurer une égale répartition des bonnes choses, plutôt que d'avoir une région désavantagée par rapport à l'autre.

M. MacPherson: Je ne suis pas en désaccord avec vous. Je ne peux toutefois pas parler au nom de Charlottetown ou de Summerside. Nous n'examinions que notre microcosme et avons trouvé la façon de régler les problèmes de Georgetown et de Souris. Cette idée pourrait peut-être aussi s'appliquer. . .

Mme Terrana: Leur avez-vous parlé? Avez-vous essayé de leur. . .

M. MacPherson: Non.

Mme Terrana: . . .tendre la main en leur offrant de collaborer avec eux?

M. MacPherson: Nous ne pensions pas que nous allions avoir autant de. . .

Mme Terrana: Mais c'est à vous de le faire puisque c'est vous qui avez une idée de ce que sont la dette, le déficit, la différence entre les deux, les sommes que cela représente. Les comptables agréés sont. . . Enfin, merci beaucoup.

Le président: Merci, messieurs. Nous apprécions votre mémoire, particulièrement l'adoption du concept du paiement par l'utilisateur. Nous apprécions tout ce que vous nous avez présenté et vos réponses à nos questions. Merci.

M. Roche: Merci.

Le président: Chers collègues, voilà qui termine nos audiences à l'Île-du-Prince-Édouard. Je veux remercier tous ceux qui ont pris le temps de présenter un exposé au Comité permanent des transports de la Chambre des communes. Votre contribution est importante et vous nous avez permis de mieux comprendre les besoins de l'Île-du-Prince-Édouard et l'importance et le rôle de vos ports. Merci.

Chers collègues, nous reprendrons nos audiences demain matin, à 8 heures, à Halifax. Merci.

From the Greater Summerside Chamber of Commerce:

Bryon Murray, President.

From Mariner Towing:

David Morrison, General Manager.

From Three Rivers Industrial Commission:

John M. Beck, General Manager.

From Fenton Maritime:

Peter Fenton, President.

From the Steering Committee for Economic Development, Eastern Prince Edward Island:

Stan MacPherson, Partner, Deloitte & Touche;

Everett Roche, Partner, MacIsaac Younger Roche.

De la Chambre de commerce du Grand Summerside:

Bryon Murrar, président.

De Mariner Towing:

David Morrison, gérant.

De Three Rivers Industrial Commission:

John M. Beck, gérant.

De Fenton Maritime:

Peter Fenton, président.

De Steering Committee for Economic Development, Eastern Prince Edward Island:

Stan MacPherson, partenaire, Deloitte et Touche;

Everett Roche, partenaire, MacIsaac Younger Roche.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the City of Charlottetown:

George MacDonald, Deputy Mayor.

From the Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce:

Wayne Hambly, President;

Ken MacKenzie, Member.

From the Island Coastal Services Ltd.:

Blair MacLauchlin, Secretary-Treasurer, General Manager.

From the Prince Edward Island Department of Transportation and Public Works:

The Honourable Keith Milligan, Minister.

From the P.E.I. Potato Board:

Gerry Fougere, Transportation Director;

Earl Smith, Past President, P.E.I. Potato Exporters;

Ivan Noonan, General Manager.

From the P.E.I. Road Builders and Heavy Construction Association:

Roger Perry, Manager;

David Morrison, Mariner Towing.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

De la Ville de Charlottetown:

George MacDonald, adjoint au maire.

De la Chambre de commerce de la région du Grand Charlottetown:

Wayne Hambly, président;

Ken MacKenzie, membre.

De Island Coastal Services Ltd.:

Blair MacLauchlin, secrétaire-trésorier, gérant.

Du ministère des transports et travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard:

L'honorable Keith Milligan, ministre.

De P.E.I. Potato Board:

Gerry Fougere, directeur, Transports;

Earl Smith, ancien président de P.E.I. Potato Exporters;

Ivan Noonan, gérant.

De P.E.I. Road Builders and Heavy Construction Association:

Roger Perry, gérant;

David Morrison, Mariner Towing.

(Suite à la page précédente)

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

